



Kälviä-Kruunupyy-Kokkola-Pedersöre- Pietarsaari-Luoto joukkoliikenteen laatukäytävä

Laatukäytävän potentiaali ja tavoitteet Kokkolan ja Pietarsaaren
alueella

MAIJU LINTUSAARI | LAURA PÖLLÄNEN | JAAKKO RINTAMÄKI | NIKO SETÄLÄ



Kälviä-Kruunupyy-Kokkola-Pedersöre-Pietarsaari-Luoto joukkoliikenteen laatukäytävä

Laatukäytävän potentiaali ja tavoitteet Kokkolan ja Pietarsaaren
alueella

MAIJU LINTUSAARI

LAURA PÖLLÄNEN

JAAKKO RINTAMÄKI

NIKO SETÄLÄ

RAPORTEJA 63 | 2014

**KÄLVIÄ-KRUUNUPYY-KOKKOLA-PEDERSÖRE-PIETARSAARI-LUOTO JOUK-
KOLIIKENTEEN LAATUKÄYTÄVÄ
LAATUKÄYTÄVÄN POTENTIAALI JA TAVOITTEET KOKKOLAN JA PIETAR-
SAAREN ALUEELLA**

Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Pirkko Mustonen-Koskinen

Kansikuva: Jaakko Rintamäki

Kartat: © MML Maastotietokanta 6/2012

ISBN 978-952-314-073-8 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-073-8

www.ely-keskus.fi/julkaisut | www.doria.fi/ely-keskus

Sisältö

Esipuhe, Förord	3
Johdanto ja työn tavoite	4
Suunnittelualueen raja	5
Nykytilanne	6
Aiemmat suunnitelmat ja palvelutasotavoite	6
Alueen liikennetarjonta	7
Paikallisliikenne	11
Muu liikenne	12
Liityntäliikenteen terminaalit ja kaukoliikenne	12
ELY-keskuksen hankinnat ja reittiliikennelupahakemukset 2014	15
Kaluston taso	15
Pysäkkien kunto	15
Nykyinen liikennepalveluiden käyttö ja joukkoliikenteen rooli	17
Nykyinen informaatio ja muut laadulliset tekijät	19
Informaatio	19
Reittien ja pysäkkien selkeys	20
Lipputuotteet	20
Kävelyn ja pyöräilyn näkökulma	21
Matkustajapotentiaalin selvittäminen	23
Johdanto	23
Väestön ja työpaikkojen sijoittuminen	23
Liikkumistarve ja matkojen syntyminen suunnittelualueella	24
Asiakaspotentiaali eri osayhteysväleillä	26
Kokkola-Pietarsaari	26
Kokkola-Kälviä	27
Kokkola-Edsevä	29
Ähtävä-Pietarsaari	30
Luodon Rantatie	31
Laatukäytävän määrittely ja seudulliset tarkennukset	33
Määrittely	33
Seudulliset tarkennukset	36

Laatukäytävän toimenpidesuunnitelma	39
Tavoitteet ja toimenpiteiden ajoitus	39
Tavoiteltavat asiakashyödyt	40
Liikenne	41
Infrastruktuuri	41
Informaatio	42
Lipputuotteet	42
Toimenpiteiden ohjelmointi	44
 Lähteet	 45
 Liitteet	 46



Esipuhe, Förord

Kälviä-Kruunupyy-Kokkola-Pedersöre-Pietarsaari-Luoto joukkoliikenteen laatukäytäväselvitys on laadittu tammi-kesäkuussa 2014. Työn tavoitteena oli selvittää suunnittelualueen joukkoliikenteen tarjontaa, kysyntää ja kysyntään vaikuttavia toimenpiteitä, joiden avulla Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus ja alueen kunnat voisivat yhdessä lähteä kehittämään korkean palvelutason joukkoliikennekäytävää tukipalveluineen Kokkola-Pietarsaaren työssäkäyntialueen sisällä. Työ pohjautuu Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan joukkoliikennesuunnitelmiin, jotka toteutettiin vuoden 2013 aikana.

Laatukäytäväsuunnitelman tavoitteena oli liikkumisen kysynnän analysointi ja toimenpide-ehdotusten laatiminen ennakkoon valitulle suunnitelma-alueelle, jossa katsotaan olevan kohtuulliset mahdollisuudet kehittää päivittäistä joukkoliikennepalvelua ja sujuvoittaa ihmisten työssäkäynti- ja opiskelumatkoja. Työssä hyödynnettiin monipuolisesti maankäyttöselvityksiä, työssäkäyntitietoja, paikkatietoa ja alueen kuntaviranomaisten ja liikennöitsijöiden näkemyksiä joukkoliikennetarjonnan kehittämisen mahdollisuuksista.

Ohjausryhmätyöskentelyyn ovat osallistuneet Anders Pulkkis ja Mikael Björnses Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksesta, Christina Lind-Kangas Pietarsaaren kaupungilta, Ilkka Kangas ja Jukka Harju Kokkolan kaupungilta, Michael Djupsjöbacka Kruunupyyn kunnasta, Carina Wärn Pedersören kunnasta, Carola Lif Luodon kunnasta. Konsulttina projektissa toimi Sito Oy. Konsultin projektiryhmään kuuluivat Jaakko Rintamäki, Niko Setälä, Maiju Lintusaari ja Laura Pöllänen.

Utredningen om en kvalitetskorridor för kollektivtrafiken i Kälviä-Kronoby-Karleby-Pedersöre-Jakobstad-Larsmo har utarbetats under januari-juni 2014. Syftet med arbetet var att utreda utbudet och efterfrågan på kollektivtrafik i planeringsområdet samt vilka åtgärder som påverkar efterfrågan och med vilkas hjälp Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten och kommunerna i området tillsammans kunde utveckla en kollektivtrafikkorridor med hög servicenivå jämte stödtjänster inom Karleby-Jakobstads pendlingsregion. Arbetet bygger på de planer för kollektivtrafiken i Österbotten och Mellersta Österbotten som tillkom under 2013.

Målet för kvalitetskorridorplanen var att analysera efterfrågan på samfärdslösning och att utarbeta åtgärdsförslag för ett på förhand utsett planområde där man anser att det finns rimliga möjligheter att utveckla den dagliga kollektivtrafiks servicen och erbjuda människorna smidigare resor till arbetet och studieorten. I arbetet utnyttjades på ett mångsidigt sätt utredningar om markanvändningen, pendlingsuppgifter, geografisk information samt de kommunala myndigheternas och lokala trafikidkarnas åsikter om möjligheterna att utveckla kollektivtrafikutbudet.

I styrgruppens arbete har deltagit Anders Pulkkis och Mikael Björnses från ELY-centralen i Södra Österbotten, Christina Lind-Kangas från Jakobstads stad, Ilkka Kangas och Jukka Harju från Karleby stad, Michael Djupsjöbacka från Kronoby kommun, Carina Wärn från Pedersöre kommun och Carola Löf från Larsmo kommun. Konsult för projektet var Sito Oy. I konsultens projektgrupp ingick Jaakko Rintamäki, Niko Setälä, Maiju Lintusaari och Laura Pöllänen.

Johdanto ja työn tavoite

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus on vuosien 2012–2013 aikana toteuttanut toiminta-alueelleen alueelliset joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyt. Kolme maakuntaa kattavalla alueella on ELY-keskuksen lisäksi kolme joukkoliikenteen toimivaltaista viranomaiskaupunkia: Vaasa, Seinäjoki ja Kokkola. Kaupungit ovat toteuttaneet omat palvelutasosuunnitelmansa ja toteuttaneet liikennehankinnat koskien 1.7.2014 aloittavan uuden PSA-liikenteen osalta.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella joukkoliikenteen toimintaympäristö on haastava. Kolmen suurimman kaupunkikeskuksen ulkopuolella aluerakenne ja väestökeskittymien puute ei ole omiaan luomaan pohjaa luontaiselle joukkoliikenteen asiakassynnälle. Lisäksi koko kolmen maakunnan käsittämä alue on kokonaisuutena yksi henkilöautovaltaisempia osia koko maasta.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella on mainittujen kaupunkikeskusten lisäksi erittäin työvoimaintensiivisiä alueita, joihin pendelöidään töihin usein kuntarajojen yli. Näillä alueilla on runsaasti kuntarajoista piittaamatonta työssäkäyntiliikennettä. Työttömyysaste on koko maan alhaisimpia. Työssäkäyntikeskittymistä Vaasa-Seinäjoki -yhteysväliä on pidetty erittäin potentiaalisena kehittyvänä työssäkäyntialueena ja joukkoliikenteen potentiaalin kannalta. Potentiaalia maakuntarajat ylittävän työssäkäynnin ja asioinnin laatukäytäväksi on myös Kokkola-Pietarsaari -yhteysväliillä. Yhteysvälin kokonaisuuteen lukeutuvat myös kaupunkien välissä sijaitseva Luoto sekä Uudenkaarlepyyn ja Kruunupyyn kunnat.

Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelmatyön tuloksena päätettiin käynnistää laatukäytävähanke mainitulle Kälviä-Kruunupyy-Kokkola-Pedersöre-Pietarsaari-Luoto -yhteysväleille ja siihen liittyville työssäkäynnin ja asioinnin yhteysväleille. Laatukäytävähankkeen tavoitteiksi on asetettu:

- Selvittää mitä laatukäytävä alueellisessa kontekstissa tarkoittaa ja mitä se edellyttää suunnitelma-alueella? Kuinka laatukäytävän palvelutason ja vuorotarjonnan tulisi erottua muusta alueen yhteystarjonnasta ja liikenneinfrastruktuurista?
- Laatukäytävän tarve ja tavoitteet? Mitä laatukäytävällä tavoitellaan ja kenelle toimenpiteet on suunnattu?

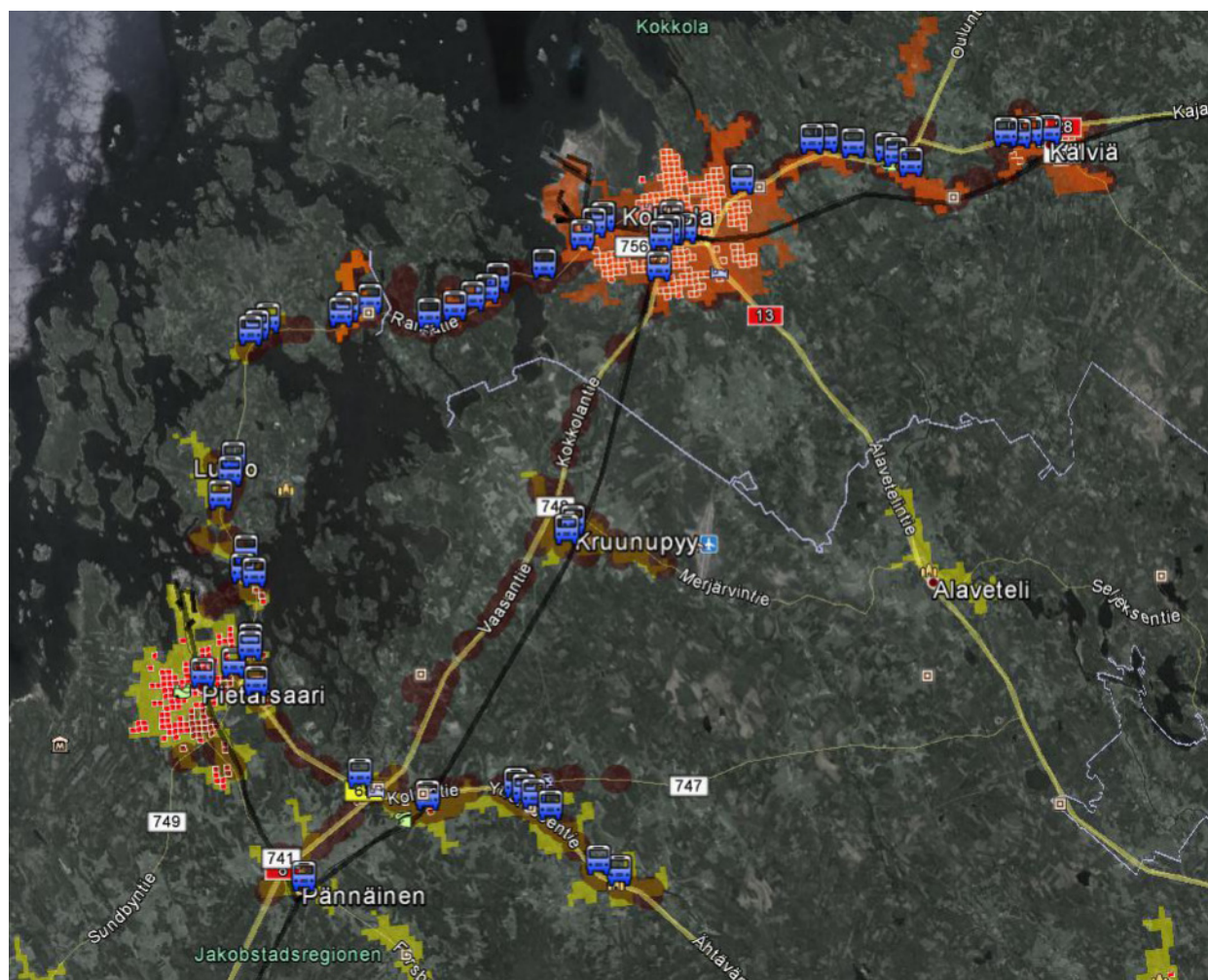
- Mitä laatukäytävätoimenpiteillä halutaan saada aikaan? Ketkä ovat näiden toimenpiteiden hyötyjiä?
- Määritellä jo tehtyihin suunnitelmiin, erityisesti Vaasa–Seinäjoki -laatukäytävähankkeeseen, liittyen realistiset laatukäytäväkriteerit ja ohjelmoida niiden toteuttaminen (rahoitus, toimenpiteiden jaksotus ja vastuutahot mukaan lukien).
- Palvelusuunnitteluun ja asiakasryhmiin liittyen tavoiteltavan palvelutason asettaminen.
- Laatukäytävää koskevien toimenpiteiden taloudellisten reunaehtojen ja rahoituskysymysten selvittäminen: Millaisilla resursseilla toimenpiteitä voidaan toteuttaa kuluvan vuosikymmenen aikana? Mikä asema laatukäytävällä on osana kaupunki- ja aluerakennetta?
- Yksilöidä toimijat ja vastuut laatukäytävän kehittämiseksi. Yleistää toimintamallia myös muille ELY-keskuksen yhteysväleille, kuten Vaasa-Seinäjoki ja Kauhava-Seinäjoki-Kauhajoki (molemmat katsottu tärkeiksi maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmissa).

Työn tuloksena syntyvä laatukäytäväsuunnitelma sisältää perinteisten joukkoliikenteen liikennöinti-, palvelutasotavoitteiden ja infrasuunnittelutarpeiden lisäksi näkemyksen, miten Kälviä-Kruunupyy-Kokkola-Pedersöre-Pietarsaari-Luoto välin liikennepalveluja ja liikenneolosuhteita kehittämällä saadaan vaikuttavuutta Pietarsaari-Kokkola kaupunkiparin palveluiden ja elinkeinoelämän vahvistumiseen. Millaisia laatukäytävän toimenpiteiden tulisi olla, jotta nykyisten joukkoliikennematkustajien ja mahdollisesti liikennöitsijöiden lisäksi toiminnasta hyötyisi koko seutu laajemmin?

Suunnittelualueen raja

Suunnittelualue on rajattu alla olevassa kartassa. Suunnittelualueen (Kälviä-Kruunupyy-Kokkola-Pedersöre-Pietarsaari-Luoto) liikenne ja joukkoliikennetydet jakautuvat kahteen pääreittiin. Toinen kulkee rannikkoa pitkin Luodon kautta seututietä 749 ja toinen reitti valtatie 8 suuntaisesti Kruunupyyä kautta. Kokkolan ja Pietarsaaren kaupunkien välinen etäisyys on vain 38 kilometriä, joka tarjoaa hyvät lähtökohdat toimivalle työssäkäyntiliikennepainotteiselle joukkoliikennesuunnittelulle. Suunnittelualue rajautuu pohjoisessa Kälviän taajamaan ja etelässä Pietarsaareen.

Suunnittelualue käsittää etelässä kantatie 68 suuntaisen yhteyden Pietarsaaren. Suunnittelualue kulkee Kolpin- ja Ähtävänteitä ja ulottuu Ytteressen alueelle. Alueen maantieverkolla olevat linja-autopysäkit on eritelty karttakuvaukseen linja-autosymbolilla. Laatu-käytäväselytyksen lopputuloksena tuotetaan näkemys siitä, millaisilla toimenpiteillä saadaan asiakaskysyntään ja aluekehitykseen vaikuttavuutta kullakin tieosuudella ja yhteysväillä.



Kuva 1. Suunnittelualueen raja.

Nykytilanne

Aiemmat suunnitelmat ja palvelutasotavoite

Laatukäytävyyden käynnistäminen tehtiin Keski-Pohjanmaan ja Pohjanmaan maakuntien palvelutasosuunnitelman yhteydessä. Työn aikana todettiin, että Kokkolan ja Pietarsaaren muodostama kaupunkialue on maakuntakeskuksiin pohjautuvan liikenteen lisäksi potentiaalinen joukkoliikenteen laatu- / kasvukäytävä. Tällä hetkellä joukkoliikenteen palvelutaso on suunnitelma-alueella pääosin peruspalvelutasoista. Palvelutasotavoitteet on asetettu Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimesta vuodenvaihteessa 2013. Palvelutasotavoite Kokkola-Pietarsaari kaupunkikeskustojen välillä on asetettu keskitasolle. Keskitason palvelutason pohjana on kahden vahvan peruspalvelutason liikennekäytävien (vt 8 ja tie 749) kokonaistarjonta. Palvelutasotavoitteen toteuttaminen vaatii varsinkin kesäarjen liikenteen lisäämistä, jonka saavuttaminen nykyisellä asiakasmäärällä ja joukkoliikenteen rahoitustasolla on haastavaa.

Suunnittelun aluksi käytiin läpi joukko alueella tehtyjä aluerakenteeseen, liikenteeseen, asumiseen ja joukkoliikenteeseen liittyviä suunnitelmia, joiden pohjalta laatukäytävähankkeelle ja joukkoliikenteen roolille haettiin valmiiksi hyväksytyjä tavoitelinjauksia. Keskeiset havainnot näistä suunnitelmista ¹ on listattu alle.

Elämänlaatu 2040

Elämänlaatu 2040 -työ on Pietarsaaren rakennemalli. Pietarsaaren lisäksi työssä on ollut mukana Kruunupyyn, Luodon, Uudenkaarlepyyn ja Pedersören kunnat. Työn alkusanoissa todetaan, että rakennemalli on seudun kuntien yhteinen tahdonilmaus siitä, miten alueen maankäyttöä, palveluja ja liikennettä halutaan kehittää.

Rakennemallityöstä käy ilmi, että seudun asukkaille joukkoliikenne merkitsee yleensä toimiviksi useasti todettuja pääradan junanyhteyksiä (kaukoliikenne). Asukaskyselyissä joukkoliikenne nähdään olevan ensisijaisesti kaukoliikennettä myös muualla Pohjanmaalla.²

Työssä on tunnistettu 11 "laatukeskusta" palveluiden ja työssäkäynnin kohteina. Näiden laatukeskusten ja Pietarsaari-Kokkola välin joukkoliikenteellä nähdään olevan kehittymisedellytyksiä. Taajamista laatukeskuksina on yksilöity laatukäytäväselvitykseen liittyen mm. Pietarsaari, Holm, Kolppi ja Kruunupyy). Joukkoliikenteen palvelutason paranemisen ehdoksi työssä määritellään väestönkasvu. Väestönkasvua alueella tukisi hyvä palvelujen seudullinen saavutettavuus.

Taulukko 1. Palvelutasotavoitteet.

Palvelutasotavoite 2018					
Yhteysväli	Talviarki	Kesäarki	Lauantai	Sunnuntai	Yleinen PT
Kokkola-Pietarsaari	keski	perus	perus	perus	keski
Luoto-Pietarsaari	perus	perus	perus	perus	perus
Kruunupyy-Pietarsaari	perus	perus	perus	perus	perus
Luoto-Kokkola	perus	perus	perus	perus	perus
Kruunupyy-Kokkola	perus	perus	perus	perus	perus

¹ Kokkolan ja Pietarsaaren seutujen kehitysvyöhyke (Kokkolan ja Pietarsaaren kaupungit 2011)
Elämänlaatu 2040 (Pietarsaaren seudun rakennemalli, Pietarsaaren seudun kunnat 2013)
Vaasa-Oulu yhteysvälin kehittäminen (Etelä-Pohjanmaan ja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus)
Liityntäliikenteen palvelutasomäärittäminen (Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus 2010)
Joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelmat (Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus 2013)

² Esim. palvelutasosuunnitelmien asukaskyselyiden tulokset

Kokkolan ja Pietarsaaren kehitysvyöhykeselvitys

Kehitysvyöhykeselvityksessä painopistealueina olivat maankäytön ja liikenteen kehittämisen ohella elinkeinojen ja osaamisen kehittäminen, julkisten peruspalveluiden kehittäminen ja kehitysvyöhykkeen viestinnän ja markkinoinnin kehittäminen. Selvityksen valmistuessa (2011) joukkoliikenneyhteyden silloinen tilanne nähtiin heikkoudeksi, joiden kehittämiseen tulisi panostaa.

Toimenpiteinä ja tavoitteina kehitysvyöhykeselvitys tekee MAL-painotteisina. Joukkoliikenteen mahdollistava yhdyskuntarakenne nähdään tavoiteltavana. Toimenpiteinä on mainittu mm. vt 8 suuntaisen yritysalueen kaavoittaminen, paikallisliikenteen kehittäminen ja ”Saariston rengaslinja”. Saariston rengaslinjalla tarkoitetaan Kokkola-Luoto-Pietarsaari-Kokkola joukkoliikennevuorotarjonnan parantamista. Sama alue muodostaa tässä suunnitelmassa laatukäytävätarkastelujen ytimen.

Alueen markkinointiviestintää halutaan painottaa suuntaan, jossa korostetaan asumista, työmahdollisuuksia ja hyviä kulkuyhteyksiä alueella. Henkilöautoyhteydet ovat alueella yleisesti toimivia, eikä suurimpiin kaupunkiseutuihin painottuvat ruuhkautumisongelmat ole alueella erityisen merkittäviä. Joukkoliikenteen vuorotarjonta ja palvelutason kokonaisuus eivät taas mahdollista kaupunkikeskusten ja taajamien välistä joustavaa liikkumista.

Vaasa-Oulu yhteysvälin kehittäminen

Kehittämisselvitys on tehty valtatie 8 suuntaisesti. Kehittämisen keinovalikoima on kohdennettu vientiyritysten kannalta merkittävän logistista ympäristöä koskeviin toimenpiteisiin ja henkilöliikenteen / maankäytön edellytyksiä parantaviin toimenpiteisiin.

Toimenpitein Pedersören ja Pietarsaaren välillä on eritelty reittiohjaus, vaihtopysäkkien kehittäminen ja liikenneturvallisuuden parantaminen. Suunnitelmatarpeita on eritelty tiehankepainotteisesti, jolloin esimerkiksi liittymä- ja rinnakkaisyhteysjärjestelyt ovat korostuneet. Työhön liittyen valtakunnallisessa 100 solmupysäkkiä selvityksessä Edsevon ja Ytterjeppon pysäkit ovat merkitty kohdelistalle.

Joukkoliikennettä koskevia toimenpiteitä on eritelty Kokkolan kohdan valtatie toimivuuden turvaamisen varmistamiseksi. Joukkoliikenteen osuutta paikallisista ja seudullisista päivittäismatkoista tulisi kasvattaa,

jotta välttytään jatkossa kalliilta väyläinvestoinneilta. Valtatie (8) toimivuutta edistävästä toimenpiteistä tulisi myöhemmin laadittavaksi MAL-sopimus.

Kokkola-Pietarsaaren lentoaseman joukkoliikennepalvelujen parantaminen on nostettu kasitieselvityksessä yhdeksi suunnittelualuetta koskevaksi kehittämistarpeeksi.

Liityntäliikenteen palvelutaso

Liityntäliikenteen tarjontaa ja tarvetta käsittelevässä selvityksessä on määritelty kunnittain kaukoliikenteen liityntäkohteet. Kaukoliikenteen liityntäkohteet, eli pääterminaalit ovat myös laatukäytäväsuunnitelmassa erityiskohteina mukana. Luodon ja Kruunupyyn kaukoliikenneterminaalina toimivat Kokkolan asemat ja Uudenkaarlepyyn, Pedersören ja Pietarsaaren osalta Pännäisten rautatieasema. Toimivaksi liityntäajaksi on määritelty 5-45 minuuttia.

Keski-Pohjanmaan ja Pohjanmaan joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelmat

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella on laatukäytävinä käsitelty Vaasa-Seinäjäki, Kauhava-Seinäjäki-Kauhajoki yhteysvälejä. Palvelutasosuunnitelmien pohjalta ELY-keskus nosti Kokkola-Pietarsaari yhteysvälin talviarjen palvelutaso tavoitetta ja päätti käynnistää laatukäytäväsuunnittelun alueelle.

Alueen liikennetarjonta

Suunnittelualueen liikennetarjontaa on kuvattu seuraavissa taulukoissa. Liikennetarjonnan kuvaus keskittyy talviarjen liikennöinnin kuvaukseen. Liikennetarjonnan kehittämistarpeisiin viikonloppu- ja kesäliikenteen osalta keskitytään enemmän seuraavassa luvussa. Kesäajan vuorotarjonnan supistukset ovat ongelmallisia erityisesti Rantatiellä 749, jonka liikennöinti perustuu vahvasti koulupäivävuoroihin, ei niinkään ympärivuotiseen työssäkäyntiliikenteeseen. Jäljempänä olevassa palvelutasotaulukossa ei ole eritelty Ähtävä-Pietarsaari yhteysvälin liikennettä. Pietarsaaren suuntautuvassa kantatie 68 suuntaisessa liikenteessä on samat haasteet kuin Luodon rantatiellä, koulupäiville suunniteltu vuorotarjonta supistuu kesäkuukausina ja koulujen muina loma-aikoina merkittävästi.

Taulukko 2. Palvelutason nykytila.

Palvelutasotavoite 2018					
Yhteysväli	Talviarki	Kesäarki	Lauantai	Sunnuntai	Yleinen PT
Kokkola-Pietarsaari	perus	perus	perus	perus	perus
Luoto-Pietarsaari	perus	minimi	perus	perus	perus
Kruunupyy-Pietarsaari	perus	perus	perus	perus	perus
Luoto-Kokkola	perus	minimi	perus	perus	perus
Kruunupyy-Kokkola	perus	minimi	perus	perus	perus

Vuorotarjonta suunnittelualueen kaupunkikeskusten Pietarsaari-Kokkola välillä on erittäin hyvää peruspalvelutasoa. Kaupunkienvälinen kokonaisvuorotarjonta päivässä on 28 ja liikennöintiäika 0600-2020 ³. Aamun ja iltapäivän työssäkäyntivuorotarjonta on peruspalvelutasolla toimivaa molempien kaupunkien välillä. Kaupunkikeskustojen välinen liikennetarjonta syntyy kokonaisuutena rantatien ja valtatie liikennetarjonnasta. Kaupunkikeskusten välisillä matkoilla matka-ajat eri reittivaihtoehdoilla ovat lähes identtiset, joten palvelutaso asiakkaalle säilyy riippumatta kumpaa reittiä linja-autot ajavat. Matka-aika vaihtelee vuorosten välillä 40–55 minuutin välillä. Vastaava matka-aika henkilöautolla on valtatie kautta ajettaessa 34 minuuttia.

Suunnittelualueella vahvin joukkoliikenteen tarjonta on Kokkolan viranomaisalueen liikenteessä Kälviä-

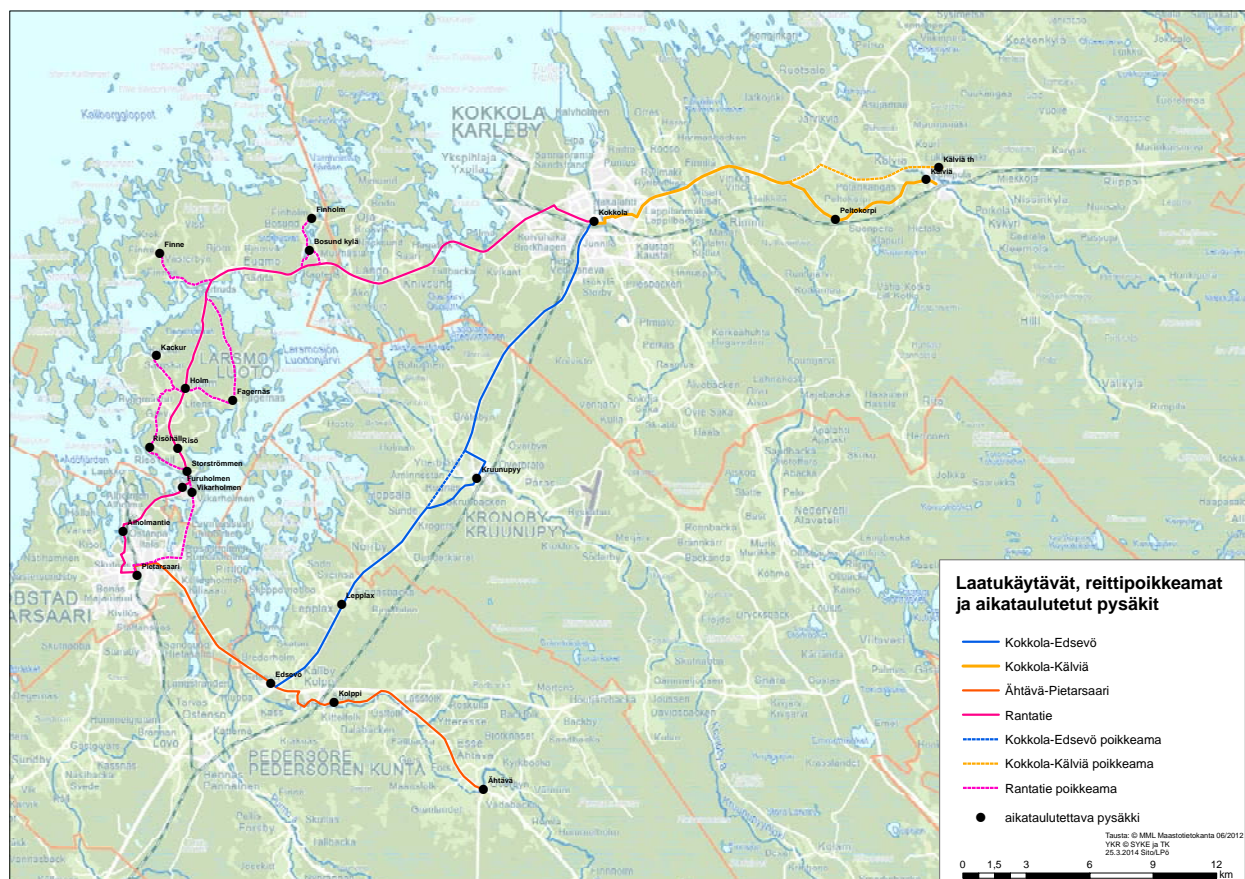
Kokkola. Vuorotarjonta ylittää koulupäivinä vahvalle keskitasolle. Heikoin liikennetarjonta on Ähtävän ja Pietarsaaren välillä.

Reittikartassa on havainnollistettu alueen joukkoliikenteen reittitarjontaa eri variaatioineen. Tärkeimmät aikataulutetut pysäkit, joihin myöhemmin tarkemmissa vuoromäärätaulukoissa viitataan, on merkitty karttaan. Yhteysvälien joukkoliikenteen reittien paikkansa pitävyys on tarkistettu helmikuussa 2014 järjestetyssä liikennöitsijäpalaverissa. Satunnaisen asiakkaan joukkoliikenteen vuorotarjonta on selkein Kälviä-Kokkola, Kokkola-Edsevä ja Ähtävä-Pietarsaari osayhteysväleillä. Luodon rantatien liikenne sen sijaan on reitistörakenteeltaan vaihtelevampi ja vaikeaselkoisempi. Rantatien vuorosten ”kiemurtelu” johtuu ennen kaikkea koululaisliikenteestä, johon rantatien vuorotarjonta perustuu.

Taulukko 3. Vuorotarjonta.

Vuorotarjonta										
			Vakio	Pika	Yht.	Aamumeno	Aamupaluu	Iltameno	Iltapaluu	Huom!
Uusikaarlepyy-Pietarsaari	perus	0740-1815	9+7	4+5	13+12	4	3	2	3	Hyvä peruspalvelutaso
Luoto-Pietarsaari	perus	0740-1610	13+9		13+9	3	3	4	1	Iltapaluut heikkoja, viimeinen lähtö aikaisin
Kruunupyy-Pietarsaari	perus	0750-1855	3+5	2+2	5+7	2	2	2	2	peruspalvelutaso
Ähtävä-Pietarsaari	perus	0740-1610	4+3		4+3	4	0	0	3	peruspalvelutaso, koulup
Pietarsaari-Kokkola	perus	0600-2020	12+10	3+3	15+13	4	3	3	5	Erittäin hyvä peruspalvelutaso
Luoto-Kokkola	perus	0640-2020	7+7		7+7	2	1	2	3	Hyvä peruspalvelutaso
Kruunupyy-Kokkola	perus	0600-1730	5+3	2+2	7+5	2	2	2	2	Hyvä peruspalvelutaso
Kälviä-Kokkola	keskitaso	0735-2030	15+13	2+5	17+18	4	4	4	4	Vahva keskitaso, koulup

³ Pietarsaaresta tarkasteltuna



Kuva 2. Laatukäytävät, reittipoiikkeamat ja aikataulutetut pysäkit.

Alla olevaan vuoro- ja pysäkkitaulukkoon on koottu talvikauden 2013–2014 liikennettä Pietarsaari-Kokkola yhteysväleiltä. Vastaavat taulukot on tehty kaikilta laatukäytäväsuunnitelman osayhteysväleiltä. Taulukoissa on yksilöity vuorot, aikataulut, vuorojen kulkupäivät, ilmoitettut välipysäkit, sopimukset (jos tie-

dossa), liikenteenharjoittaja ja sopimusten voimassaoloaika. Suunnittelualueen ja laatukäytävä-hankkeen toimenpideoSION kannalta merkittävää on, että valtaosa liikenteestä on ns. markkinaehtoista siirtymäajan sopimuksiin perustuvaa liikennettä. Viranomaisten osaliikennettä on erityisesti Kälviän ja Kokkolan välillä.

Taulukko 4. Pietarsaari–Kokkola vuorotarjonta.

Pietarsaari-Kokkola, seututie 749												
Kulkupaiva	Pietarsaari	Vikarholmen	Aiholmantie	Risö/Risöhalli	Kackur	Larsmo	Holm	Fagernäs	Finne	Bosund	Finholm	Kokkola
M-P, +	7:00	-	X	-	-	-	7:15	-	-	6:20	-	6:40
Koulu (tarv)	7:15	X	X	-X	-	-	7:40	-	-	-	-	7:45
Koulu	8:15	X	X	-X	-	-	8:40	-	-	-	-	-
M-S	9:30	-	X	-	-	-	9:45	-	-	9:50	-	10:15
M-P, +	11:45	-	X	-	-	-	12:00	-	-	12:10	-	12:35
Koulu	12:10	-	X	-T	T	-	12:25	T	12:40	-	-	-
S	12:45	-	X	-	-	-	13:00	-	-	13:10	-	13:30
Koulu (tarv)	13:30	-	X	X/-	-	-	13:50	-	-	14:05	-	-
Koulu (tarv)	-	-	-	-	-	-	13:50	-	14:05	-	-	-
M-P, *61	14:05	-	X	-	-	-	14:20	-	-	14:30	-	14:50
M-P, +	14:50	X	-	-	-	-	15:05	-	-	15:25	-	15:45
Koulu (tarv)	-	-	-	-	-	-	15:05	-	15:25	-	-	-
M-P, +	16:10	-	X	-	-	-	16:30	T	T	16:40	-	17:00
Kokkola-Pietarsaari, seututie 749												
Kulkupaiva	Kokkola	Finholm	Bosund	Finne	Fagernäs	Larsmo	Holm	Kackur	Risö/Risöhalli	Vikarholmen	Aiholmantie	Pietarsaari
M-P, +	6:50	-	7:10	-	7:20	-	7:20	-	-	7:25	-	7:40
Koulu	-	-	-	7:20	7:35	-	7:40	-	-	-	-	-
Koulu	-	7:20	X	-	-	-	7:40	-	X/-	7:45	X	8:00
Koulu	-	-	-	-	-	-	8:40	-	X/X	8:45	X	9:00
Koulu	-	-	-	8:40	-	-	9:00	-	X/-	X	-	9:20
Koulu	-	8:40	X	-	X	-	9:00	-	-	-	X	9:20
Koulu	-	-	9:05	9:20	-	-	9:35	-	X/-	-	X	9:50
M-S	10:40	-	11:00	-	-	-	11:10	-	X/-	-	X	11:25
M-P, +	13:20	-	13:35	-	-	-	13:50	-	X/X	X	X	14:15
Koulu	-	-	-	-	-	-	15:05	-	-X	X	X	15:30
M-P, *61	15:15	-	15:30	-	-	-	15:40	-	X/-	-	X	15:55
M-P, +	16:10	-	16:28	T	-	-	16:40	-	X/-	-	X	17:00
L	16:10	-	16:28	-	-	-	16:40	-	X/-	-	X	17:00
M-P, +	17:15	-	17:35	-	-	-	17:45	-	X/-	-	X	18:00
SS	17:40	-	-	-	-	-	18:05	-	X/-	-	X	18:20
M-L	20:20	-	-	-	-	-	20:45	-	X/-	-	X	21:00
Sopimustunnus Liikenteenharjoittaja Voimassa, asti												
SIIRTYMÄ-500706 Ab Haldin & Rose Oy 31.12.2016												
SIIRTYMÄ-500799 Ab Haldin & Rose Oy 31.12.2017												
SIIRTYMÄ-500799 Ab Haldin & Rose Oy 31.12.2017												
SIIRTYMÄ-500799 Ab Haldin & Rose Oy 31.12.2017												
SIIRTYMÄ-500799 Ab Haldin & Rose Oy 31.12.2017												
SIIRTYMÄ-500809 Ab Haldin & Rose Oy 31.12.2016												
SIIRTYMÄ-500807 Ab Haldin & Rose Oy 31.5.2017												
SIIRTYMÄ-500799 Ab Haldin & Rose Oy 31.12.2017												
SIIRTYMÄ-500706 Ab Haldin & Rose Oy 31.12.2016												
SIIRTYMÄ-500706 Ab Haldin & Rose Oy 31.5.2015												
SIIRTYMÄ-500809 Ab Haldin & Rose Oy 31.12.2016												
SIIRTYMÄ-500737 Ab Haldin & Rose Oy 31.5.2015												

Taulukko 5. Kruunupyy–Kokkola vuorotarjonta.

Pietarsaari-Ähtävä, Kruunupyy-Kokkola, valtatie 8										Sopimustunnus	Liikenteenharjoittaja	Voimassa, asti
Kulkupäivä	Pietarsaari	Malmi sa.	Edsevä	Kolppi	Ähtävä	Lepplax	Kruunupyy	Kokkola				
M-S	3:45	X	X	-	-	-	-	4:20	SIIRTYMÄ-500643	Ab Haldin & Rose Oy	31.5.2019	
M-L	5:20	X	X	-	-	X	X	6:00	SIIRTYMÄ-500714	Ab Haldin & Rose Oy	30.6.2014	
M-P,+	7:00	X	X	-	-	X	7:25	7:45	SIIRTYMÄ-500813	Ab Haldin & Rose Oy	30.6.2014	
Koulu P	7:50	X	X	-	-	8:05	8:15	8:35	SIIRTYMÄ-500714	Ab Haldin & Rose Oy	30.6.2014	
M-L	12:20	X	X	-	-	-	X	13:00	SIIRTYMÄ-500729	Ab Haldin & Rose Oy	30.6.2014	
Koulu P	13:55	-	-	14:15	14:35	-	-	-	SIIRTYMÄ-500604	Järvisuodun Linja Oy	31.12.2018	
P,+	14:10	X	X	-	-	X	14:30	-	Ab Haldin & Rose Oy			
Koulu	14:50	-	-	15:15	15:20	-	-	-	SIIRTYMÄ-500604	Järvisuodun Linja Oy	31.12.2018	
Koulu	15:00	X	15:10	-	15:25	-	-	-	SIIRTYMÄ-500704	Ekmans Bussar Öb	31.12.2016	
Koulu M-To	15:10	X	X	-	-	X	X	15:55	SIIRTYMÄ-500714	Ab Haldin & Rose Oy	30.6.2014	
L,S	15:30	X	X	-	-	-	X	16:10	SIIRTYMÄ-500729	Ab Haldin & Rose Oy	30.6.2014	
M-P	16:10	X	16:20	-	-	16:25	16:35	17:00	SIIRTYMÄ-500714	Ab Haldin & Rose Oy	30.6.2014	
Koulu	16:10	X	16:20	16:23	16:35	-	-	-	SIIRTYMÄ-500704	Ekmans Bussar Öb	31.12.2016	
M-S	18:55	X	X	-	-	-	X	19:35	SIIRTYMÄ-500734	Ab Haldin & Rose Oy	28.8.2016	
Kokkola-Kruunupyy, Ähtävä-Kokkola										Sopimustunnus	Liikenteenharjoittaja	Voimassa, asti
Kulkupäivä	Kokkola	Kruunupyy	Lepplax	Ähtävä	Kolppi	Edsevä	Malmi sa.	Pietarsaari				
M-S	0:15	-	-	-	-	X	X	0:55	SIIRTYMÄ-500643	Ab Haldin & Rose Oy	31.5.2019	
Koulu	-	-	-	7:10	7:25	X	X	7:40	SIIRTYMÄ-500714	Järvisuodun Linja Oy		
Koulu	-	-	-	7:20	-	7:30	X	7:40	SIIRTYMÄ-500704	Ekmans Bussar Öb	31.12.2016	
M-L	6:55	7:15	7:20	-	-	7:25	X	7:50	SIIRTYMÄ-500734	Ab Haldin & Rose Oy	28.8.2016	
Koulu	-	-	-	8:20	8:35	X	X	8:50	SIIRTYMÄ-500699	Ekmans Bussar Öb	30.6.2014	
Koulu	-	-	-	8:25	8:40	-	-	9:05	SIIRTYMÄ-500604	Järvisuodun Linja Oy	31.12.2018	
M-P,+	8:00	8:15	X	-	-	X	X	8:55	SIIRTYMÄ-500714	Ab Haldin & Rose Oy	30.6.2014	
S	13:45	X	-	-	-	X	X	14:30	SIIRTYMÄ-500729	Ab Haldin & Rose Oy	30.6.2014	
M-L	14:10	X	-	-	-	X	X	14:55	SIIRTYMÄ-500729	Ab Haldin & Rose Oy	30.6.2014	
Koulu	16:10	16:25	X	-	-	X	X	16:55	SIIRTYMÄ-500813	Ab Haldin & Rose Oy	30.6.2014	
M-P	17:30	X	-	-	-	X	X	18:10	SIIRTYMÄ-500729	Ab Haldin & Rose Oy	30.6.2014	
SS	20:05	20:15	-	-	-	X	X	20:45	SIIRTYMÄ-500729	Ab Haldin & Rose Oy	30.6.2014	

Pietarsaari-Kokkola ja Kokkola-Pietarsaari vuorotarjonta seututiellä 749 on siirtymäajan sopimuksiin perustuvaa yhden liikenteenharjoittajan ajamaa liikennettä. Sopimukset päättyvät viimeistään vuoden 2017 lopussa, yksittäisen sunnuntaivuoron osalta jo kesäkuussa 2014.

Ähtävä-Pietarsaari liikenteessä ei ole reittipoikkeuksia ja vähäinen vuorotarjonta perustuu täysin koulupäiväliikenteeseen. Samoin kuin Luodon rannatietä liikenne toimii siirtymäajan sopimusten kautta, eikä viranomaisen täydentäviä ostoja ole. Haldin & Rose Oy:n sopimukset ovat voimassa kesäkuun loppuun 2014, mikäli niille ei haeta jatkoa reittiliikennelupina. Valtatien suuntaisessa liikenteessä ei ole

reittipoikkeamia. Joukkoliikennevuorot kiertävät Kruunupyyntä kuntakeskustan läpi etelän ja pohjoisen suuntaisessa liikenteessä.

Kokkolan ja Kälviän välillä on etenkin kouluvuoden aikana erittäin hyvä joukkoliikenteen tarjonta. Muista osayhteysväleistä poiketen, Kälviän ja Kokkolan välillä on täydentäviä ostoja koulujen lomapäiville. Siirtymäajan sopimukset ovat pääosin Pohjolan Matkoilla, joka on välin pääliikennöitsijä. Sopimukset päättyvät kesäkuun lopussa 2014. Pohjolan Matka aloittaa Kokkolan paikallisliikenteen liikennöinnin kesällä 2014. Tämä mahdollistaa osayhteysvälin liikenteen ja paikallisliikenteen kytkentöjen vahvistamisen. Kokkola on Kälviän suunnan voimakkainta työssäkäynnin kohdealuetta.

Taulukko 6. Kokkola-Kälviä vuorotarjonta.

Kokkola-Kälviä						
Kulku päivä	Kokkola	Peltokorpi	Kälviä	Sopimustunnus	Liikenteenharjoittaja	Voimassa, asti
Koulu	6:40	-	7:00	SIIRTYMÄ-500632	Pohjolan Matka	30.6.2014
Koulu	7:35	X	8:00		Pohjolan Matka	
M-P+++	8:00	X	8:20		Kajon Oy	
Koulu	8:40	X	9:00	SIIRTYMÄ-500629	Pohjolan Matka	30.6.2014
Koulu	11:00	X	11:25	SIIRTYMÄ-500629	Pohjolan Matka	30.6.2014
M-P+++	11:00	X	11:25	OSTO-502194	Kajon Oy	30.6.2014
M-P	12:15	-	12:30 th	SIIRTYMÄ-500549	Pohjolan Matka	
Koulu	13:05	X	13:25		Pohjolan Matka	
M-P+++	13:05	X	13:25	OSTO-502194	Kajon Oy	30.6.2014
Koulu	13:45	X	14:10	SIIRTYMÄ-500629	Pohjolan Matka	30.6.2014
Koulu	14:20	X	14:45	SIIRTYMÄ-500629	Pohjolan Matka	30.6.2014
Koulu	15:20	X	15:40	OSTO-501586	Kamusen Liikenne Oy	30.5.2014
M-P+++	15:20	X	15:40		Kajon Oy	
Koulu	15:45	X	16:05	SIIRTYMÄ-500629	Pohjolan Matka	30.6.2014
Koulu	16:10	X	16:35	SIIRTYMÄ-500745	Pohjolan Matka	31.12.2016
M-P+++	16:10	X	16:30		Kajon Oy	
M-P,SS	16:15	-	16:30 th		Pohjolan Matka	
Koulu	16:45	X	17:10	OSTO-502184	Pohjolan Matka	30.6.2014
Koulu	17:00	X	17:20		Pohjolan Matka	
Koulu	20:30	-	20:45 th	SIIRTYMÄ-500634	Pohjolan Matka	14.8.2018

Kälviä-Kokkola

Kulkupäivä	Kälviä	Peltokorpi	Kokkola	Sopimustunnus	Liikenteenharjoittaja	Voimassa, asti
Koulu	7:15	-	7:35		Pohjolan Matka	
Koulu	7:20	X	7:45	SIIRTYMÄ-500629	Pohjolan Matka	30.6.2014
M-P+++	7:20	X	7:45		Kajon Oy	
Koulu	8:10	X	8:35	SIIRTYMÄ-500629	Pohjolan Matka	30.6.2014
M-P+++	8:20	X	8:45	OSTO-502194	Kajon Oy	30.6.2014
Koulu	8:35	X	9:05	OSTO-501586	Kamusen Liikenne Oy	30.5.2014
Koulu	9:10	-	9:35	SIIRTYMÄ-500629	Pohjolan Matka	30.6.2014
Koulu	9:25	X	9:45		Pohjolan Matka	
M-P	10:55 th	-	11:20		Pohjolan Matka	
Koulu	11:20	X	11:45	SIIRTYMÄ-500629	Pohjolan Matka	30.6.2014
Koulu	13:30	X	13:50		Pohjolan Matka	
Koulu	13:45	X	14:05	SIIRTYMÄ-500629	Pohjolan Matka	30.6.2014
M-P+++	14:45	X	15:05		Kajon Oy	
Koulu M-To	14:50	X	15:15	SIIRTYMÄ-501121	Pohjolan Matka	
M-P+++	15:00 th	-	15:20		Pohjolan Matka	
M-P+++	15:40	X	16:05		Kajon Oy	
Koulu	16:05	X	16:25		Pohjolan Matka	
Koulu	16:15	-	16:35	OSTO-502184	Pohjolan Matka	30.6.2014
Koulu	17:20	X	17:40		Pohjolan Matka	
M-P,SS	20:00 th	-	20:15	SIIRTYMÄ-500631	Pohjolan Matka	

Taulukoiden liikennettä havainnollistavat osayhteisövälikohtaiset reittikartat ovat tämän raportin liitteenä. (Liite 1).

Paikallisliikenne

Suunnittelualueella perinteistä reittipohjaista paikallisliikennettä on ainoastaan Kokkolan kaupunkialueella. Kokkolan kaupunkiliikenne koostuu kuudesta linjasta.

Liikennöitsijä on vaihtumassa valtaosassa linjoista kesällä 2014. Aikaisemmin kaupunkiliikenteestä on vastannut Kokkolan Liikenne Oy ja Dahl Citybus Oy. Vuodenvaihteessa 2013–2014 järjestetyssä tarjouskilpailussa Dahl Citybus jatkaa kaupunkiliikennettä yhdessä kohteessa, muut tarjouskohteet siirtyvät Pohjolan Matka / Antti Kangas Oy:n liikennöitäväksi. Kokkolan paikallisliikennealue kattaa valtaosan keskustajamasta ja laajoja alueita ympäröivästä maaseudusta.



Kuva 3. Kuvaruutukaappaus Kokkolan kaupungin karttapalvelusta.

⁴ Linjat 1, 3, 5, 6, 7, 8

Arkipäivinä ma – la									
9.15	10.15	11.15	12.15	13.15	14.15	15.15	16.15	17.15	Tori
9.20	10.20	11.20	12.20	13.20	14.20	15.20	16.20	17.20	Sairaala
9.30	10.30	11.30	12.30	13.30	14.30	15.30	16.30	17.30	Koivuhaka
9.35	10.35	11.35	12.35	13.35	14.35	15.35	16.35	17.35	Vaaranmäki
9.45	10.45	11.45	12.45	13.45	14.45	15.45	16.45		Sairaala
9.50	10.50	11.50	12.50	13.50	14.50	15.50	16.50		Linja-autoasema
10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00		Halkokari
10.03	11.03	12.03	13.03	14.03	15.03	16.03	17.03		Rytimäki
10.10	11.10	12.10	13.10	14.10	15.10	16.10	17.10		Tori
Reitti: Torikatu - Katariinankatu - Mariankatu - Tehtaankatu - Laajalahdentie - Oravankatu - Koivuhaantie - Mäntynäädäntie - Koivuhaantie - Satamakatu - Vaaranmäki - Satamakatu - Pohjoisväylä - Satamatie - Laajalahdentie - Tehtaankatu - Mariankatu - Katariinankatu - Torikatu - Kustaa Aadolfinkatu - Linja-autoasema - Rautatienkatu - Kaarlelankatu - Pohjoisväylä - Vanha Veistämöntie - Halkokarintie - Kaanaanmaantie - Rödsöntie - Rytimäentie - Ouluntie - Torikatu - Tori									
Joulu- ja juhannusaattoina ajetaan klo 8.30 - 14.35									

Kokkolan paikallisliikenne on koko suunnittelualueen joukkoliikenteelle tyypillisesti hyvin koululaislähtöinen. Tihein vuorotarjonta on koulujen alkamis- ja päättymisajankohtien aikana, muulloin palvelutaso on varsin alhainen. Kokkolan paikallisliikenteestä yksi linja, linja 7, on tunnin vuorovälillä Kokkolan vahvin paikallisliikenteen linja.

Kokkolan paikallisliikenteen lipputuotteet sisältävät kilometrihinnoiteltujen kertalipun lisäksi 22 ja 44 matkan sarjaliput ja 30 vuorokauden kaupunkilipun. Kaupunkiliikenteen lippujen hinnat muodostuvat kilometritaksojen mukaan. Halvin kertalippu on alle 3 kilometrin pituisilla matkoilla 3,30 € ja korkeimmassa 20 km hintaluokassa 5,50 €. 44 sarjalipun hinta aikuisille vaihtelee 100,40 € - 159,60 € ja 22 matkan sarjalipun 61,80–102,90 € välillä. Kaupunkilipun hinta aikuisilla on 45–70 euron välissä. Kaikissa lippuryhmissä on ikäkausialennuksia.

Muu liikenne

Paikallis- ja lähiliikenteen kaltaista joukkoliikennepalvelua alueella edustavat Pietarsaaren Vippari ja Luodon Vip-liikenne. Molempia liikennöi Ekmans Bussar.

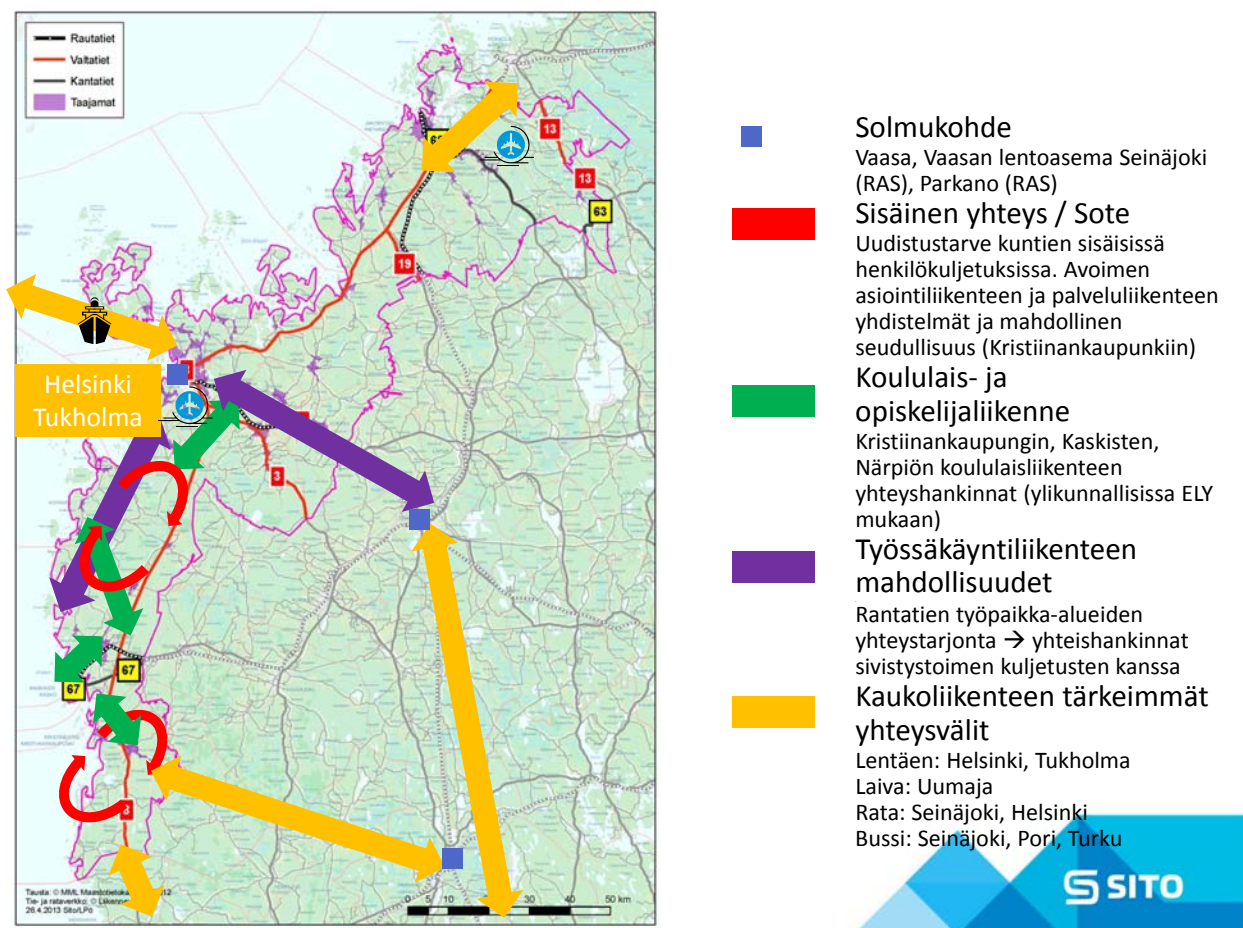
Pietarsaassa neljästä esteettömästä pikkubussista koostuva liikenne toimii täysin kysyntäohjautuvasti ilman kiinteitä pysäkkejä. Pietarsaaren Vipparin varausjärjestelmänä on saksalainen Cover ja yhdistelykeskus toimii osana Pietarsaaren kaupungin organisaatiota.

Ekmans Bussar liikennöi myös Luodon Vip-liikennettä. Liikenne toimii kutsuohjautuvana asiointiyhteytenä viisi tuntia päivässä vuoden ympäri Luodon kunnan sisäisillä matkoilla. Palvelua voi käyttää myös Pietarsaaren asioinneissa. Vip liikennöi jokaisena arkipäivänä ja täydentää Rantatien liikennetarjontaa. Erityisesti kesällä liikennepalvelu on tarpeellinen, sillä koulupäiväliikenteen lakatessa kesäkuun alussa joukkoliikenteen palvelutaso alenee Luodon ympärillä merkittävästi. Valtatien liikenteessä palvelutason alenema on kaukoliikenteestä johtuen vähäisempää.

Liityntäliikenteen terminaalit ja kaukoliikenne

Suunnittelualueella on useita joukkoliikenteen pääterminaaleja, joilla on iso vaikutus joukkoliikenteenlaatu-käytävän liikenneolosuhteiden kehittämistä ajatellen. Asiakastutkimuksissa niin aiemmissa joukkoliikennesuunnitelmissa kuin rakennemallitoissakin on havaittu, että alueen asukkaille joukkoliikenteen toimivuus / toimimattomuuskysymykset liittyvät olennaisesti kaukoliikenteeseen.

Seuraavissa kuvissa on tiivistetty Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen palvelutasotöiden yhteydessä järjestettyjen kuntatyöpajojen tulokset koskien erityyppisiä yhteystarpeita. Kokkola-Pietarsaari alueella joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteiden tulisi kytkeytyä poikkeuksetta Pännäisten ja Kokkolan rautatieasemiin, Kokkola-Pietarsaaren lentoasemaan ja valtatie 8 kaukoliikenteeseen.



Kuva 4. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueen yhteystarpeita.

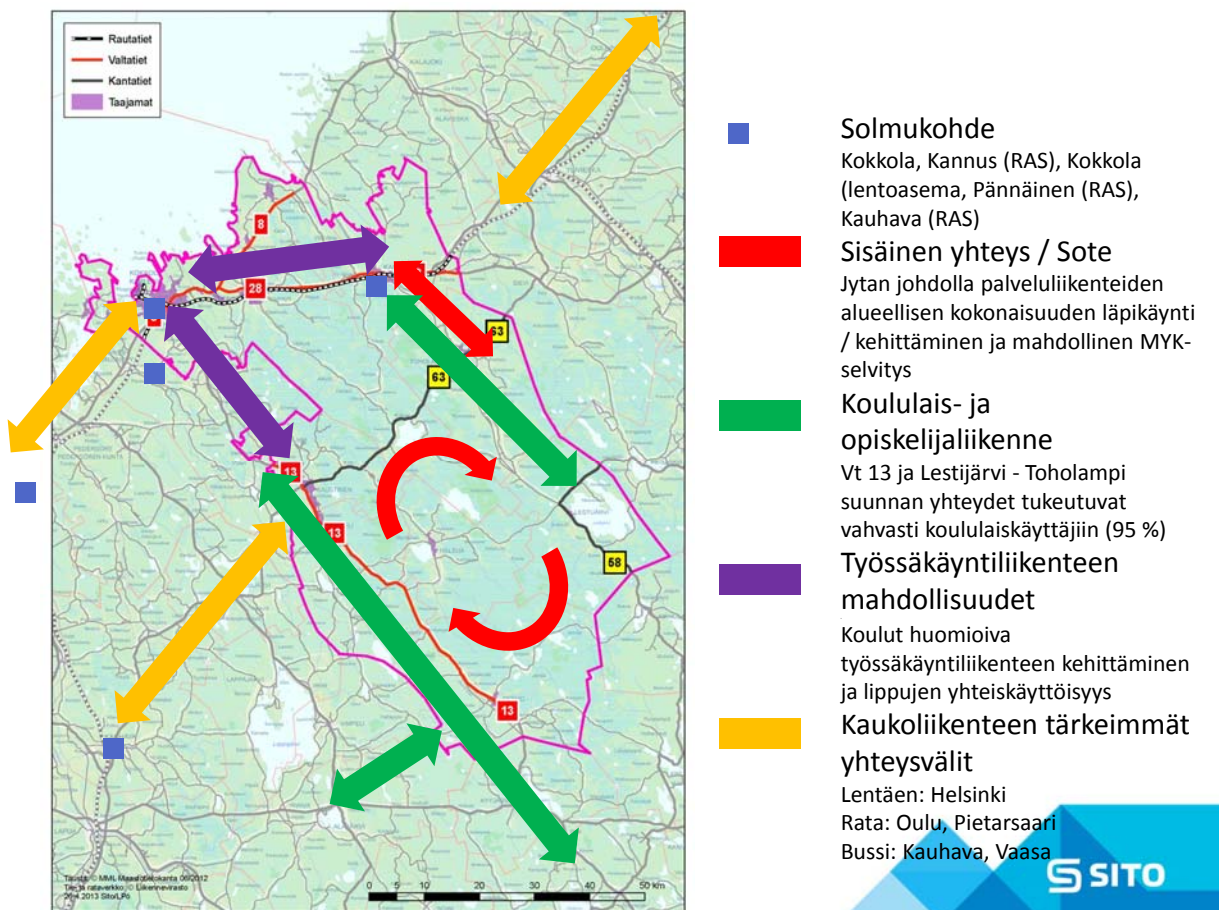
Kokkola-Pietarsaaren lentoaseman ja Kokkolan kaupungin välillä lentokenttäkuljetuksia operoi Kokkolan Taksiliikenne Oy. Lentokenttäkuljetus lähtee Kokkolan keskustasta Mannerheimin aukiolta 1 h 10 min ennen koneen lähtöä. Yhdensuuntainen matka maksaa 10 euroa. Kokkolan kaupungin internet-sivuilla on esillä lentokenttäyhteyden informaatio hinnoittelun, tilausnumeron ja matka-ajan osalta.

Pietarsaaren ja lentoaseman välillä operaattorina muun taksiliikenteen ohella toimii City Taxi Jeppis. Yhtiö tarjoaa kimppataksipalvelua Pietarsaareen myös Vaasan lentoasemalta. Lentoaseman ja Pietarsaaren kaupungin välinen yhden suuntainen matka maksaa 20 euroa. Operaattorin internet-sivulta ei hinnan lisäksi ole muuta tietoa lentokenttäyhteydestä.

Kälviän suunnan yhteydet valtakunnalliseen kaukoliikenneverkkoon toimivat Kokkolan linja-autoaseman / rautatieaseman kautta. Kokkolassa on parhaillaan käynnissä matkakeskus-hanke. Uusi matkakeskus toimii sekä rautatie- että linja-autoliikenteen terminaalina. Kälviän ja Kokkolan välinen yhteystarjonta riittää tällä hetkellä takaamaan riittävät kaukoliikenteen liityntäyhteydet arkisin ja sunnuntaisin.

Pietarsaaresta jokaiselle junalle on järjestetty liityntäyhteys matalalattiakalustolla. Luodosta yhteydet junalle toimivat kouluvuoden aikana Pietarsaaren kautta vaihdollisina. Lauantaisin ja koulujen loma-aikoina yhteydet Luodosta pääradan aamujunille ovat puutteelliset, mutta päiväjuniin vaihdolliset liityntäyhteydet järjestyvät Pietarsaaren linja-autoaseman kautta. Pietarsaaren ja Pännäisten rautatieaseman väliä liikennöi Ekmans Bussar.

Kruunupyyn keskustasta joukkoliikenneyhteydet toimivat liityntäyhteyksinä Kokkolan suuntaan. Valtatien 8 ympärivuotinen linja-autoliikenne takaa kohtuulliset liityntäyhteydet Kokkolan rautatieasemalle aamusta alkaen. Lauantaisin ja koulujen loma-aikoina yhteysvälin liikennetarjonta heikkenee aamu 7-9 ja päivällä 12-13 välillä. Pännäisten rautatieasemalle ei Kruunupyystä ole toimivaa joukkoliikenneyhteyttä. Kruunupyystä Edsevön kautta etelään menevät linja-autovuorot kiertävät Pietarsaaren kautta ja jatkavat kohti Uuttakaarlepyytä rantatien 749 suuntaisesti.



Kuva 5. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueen yhteystarpeita.

Aikataulut		
Junabussi, PIETARSAARI - PÄNNÄINEN		
Rautatieasema - Rautatieasema		
11.08.2014 - 25.10.2014		
Kaupungista	Pännäisistä	Junan suunta
06:10 M-F	06:31 M-F	söd/ete.
07:24 S	07:45 S	söd/ete.
	07:40 skoldYY	
08:50 M-F,S	09:16 M-F,S	söd/ete.
11:06 M-F,S	11:33 M-F,S	norr/pohj.
11:53 M-F,S	12:16 M-F,S	söd/ete.
14:07 M-F,S	14:33 M-F,S	norr/pohj.
14:52 M-F,S	15:20 M-F,S	söd/ete.
17:09 M-F,S	17:32 M-F,S	norr/pohj.
17:55 M-F,S	18:18 M-F,S	söd/ete.
18:43 M-F,S	19:03 M-F,S	norr/pohj.
20:12 M-F,S	20:34 M-F,S	norr/pohj.
23:14 M-F,S	23:36 M-F,S	norr/pohj.

Kokkola - Pietarsaaren lentoaseman ja Kokkolan kaupungin keskustan välinen matkustajien kuljetuspalvelu

Kokkolan - Pietarsaaren lentokentälle saapuville tai sieltä lähteville matkustajille on järjestetty kuljetuspalvelu Kokkolan keskustan ja lentoaseman välille kaikille aikataulun mukaisille reittilennoille.

Kuljetus keskustasta lähtee 1 h 10 min ennen koneen lähtöä Mannerheimin aukiolta, Hotelli Kokkolan ja Sokos Hotel Kaarlen kautta lentoasemalle.

Kuljetus lentoasemalta kaupungin keskustaan lähtee noin 10 min. koneen laskeutumisen jälkeen samaa reittiä. Kuljetuksen hinta on 10 €/henkilö.

Liikenteestä vastaa [Kokkolan Taksiliikenne Oy](#), puh. 0100 85111, sähköposti: [keskus\(at\)taksikokkola.fi](mailto:keskus(at)taksikokkola.fi).

Kuva 6. Esimerkkejä kaukoliikenteen liityntäyhteyksiä koskevasta informaatiosta. Vasemmalla Ekmans Bussar ja oikealla Kokkolan kaupunki.

ELY-keskuksen hankinnat ja reittiliikennelupahakemukset 2014

Suunnittelualan sopimustilannetta on käsitelty tarkemmin Alueen liikennetarjonta -luvussa. Siirtymäajansopimuksilla ajettavan liikenteen jatkuminen ja ELY-keskuksen joukkoliikenteen hankinnat ovat vielä osittain kesken. On varmistunut, että Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus hankkii suunnittelualueella seuraavat kohteet hankinnassa 2014/1, alkaen 1.7.2014 1+1 vuodeksi:

- Kohde 20: Kokkola-Toholampi klo 1520–1650 KOULP ja Toholampi-Ullava-Kokkola klo 0740–0905 KOULP, laatuikäväosuus Kokkola-Kälviä

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskukselle on tehty hakemuksia seuraavista suunnittelualueella kulkevista reiteistä:

- Kokkola-Kälviä(–Toholampi–Kinnula), Antti Kangas Oy, alk. 1.7.2014
- Kokkola-Kälviä(–Köyhäjoki), Antti Kangas Oy, alk. 1.1.2017
- Kokkola-Kälviä(–Kannus–Ylivieska), Antti Kangas Oy, alk. 15.8.2018
- Lohtaja-Kokkola, alk. 1.7.2014

Kaluston taso

Markkinaehtoisessa, pääosin siirtymäajan sopimuksissa ajettavan kaluston ikä, kunto ja päästöluokat luonnollisesti vaihtelevat. Suunnittelualan pääliikennöitsijöistä Haldin & Rose ja Ekmans Bussar ilmoittavat kotisivuillaan kalustotietojaan yleisellä tasolla.⁵

Haldin & Rose ilmoittaa, että autot ovat liikenteeseen sopivia ja tarkoituksenmukaisia ja uusi kalusto täyttää EU:n Euro-päästönormit. Linja-autot eivät ole matalalattiaisia eivätkä esteettömiä.

Ekmans Bussar ilmoittaa kalustonsa kokonaismääräksi 24 linja-autoa ja kaksi kahdeksan hengen taksia. Kaikkiaan yhdeksässä linja-autossa on madallettu lattia, joka helpottaa seniorikansalaisten, lastenrattaiden kanssa liikkuvien ja liikuntarajoitteisten asiakkaiden matkustamista. Pietarsaaren Vipparissa ja Luodon Vip-liikenteessä kaikki autot ovat esteettömiä ja pyörätuolipaikkavarusteltuja.

Kokkolan kaupunkiliikenteen kilpailutus ratkesi ja liikennöitsijäpariksi muodostui Pohjolan Matka / Antti Kangas Oy:n ja Dahl Citybussin muodostama kokonaisuus. Kokkolan kaupunki asetti kilpailutuksen yhteydessä merkittävämät kalustovaatimukset seuraavasti:

- Ovijärjestyksen tulee olla vähintään 1+1+0 tai 1+0+1
- Tavaratilan tulee olla sellainen, johon mahtuvat kokoon taitetut lastenvaunut, kokoon taitettu pyörätuoli, polkupyörä, sukset tms. taikka auton keski- tai takaoven yhteydessä tulee olla 1 lastenvaunupaikka
- Autossa tulee olla selkeä, valaistavissa oleva linja- tai reitti/määränpääkilpi tai -näyttö, joko tuulilasis- sa tai sen yläpuolella
- Yhdessä kilpailutuskohteessa (5) vaatimuksena matalattia-auto
- Ikä 1+16 paikkaiset tai pienemmät 7 vuotta
- Yli 1+16 paikkaiset linja-autot 17 vuotta
- Henkilöautot 5 vuotta
- Vähintään EURO 2 –päästövaatimukset täyttävä (NOx ja PM)
- Alkolukko pakollinen kaikissa ajoneuvoissa

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen vaatimukset reittipohjaisten käyttöoikeussopimusten kalustolle ovat tiivistettynä seuraavat:

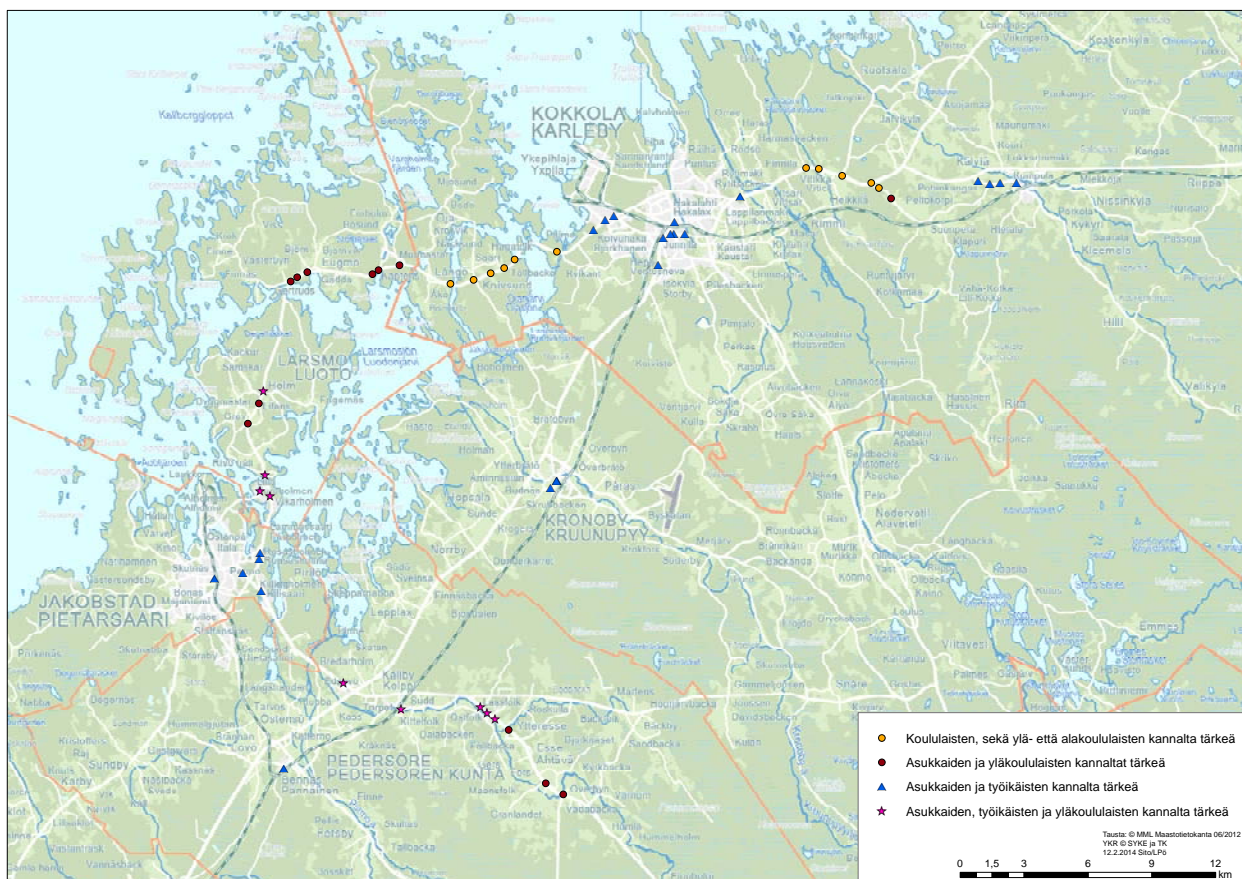
- Riittävä määrä istumapaikkoja (ei säännöllisesti seisomakuormaa)
- Joko tavaratila tai vähintään yksi lastenvaunupaikka taka- tai keskiovella
- Selkeä valaistavissa oleva linjakilpi
- Vähintään Euro 2 -päästövaatimukset täyttävä (NOx ja PM)
- Alkolukko
- Enimmäisikä 17 vuotta, 1+16-paikkaisilla ja pienemmillä 10 vuotta

ELY-keskuksen vaatimukset edellyttävät matalalattiaisuutta tai muuta esteettömyyttä.

Pysäkkien kunto

Laatukäytäväalueelta valittiin eri kriteerien perusteella käytön kannalta tärkeimmiksi arvioitua pysäkkejä kehittämis- ja investointitarvearviointiin. Pysäkkejä valittiin ja priorisointiin ELY-keskuksen pysäkkiaineistosta sen perusteella kuinka keskeisiä ne ovat koululaisten, opiskelijoiden, työssäkäynnin ja väestöllisen saavu-

⁵ www.kokkola.fi, www.haldin-rose.fi ja www.ekmanbus.fi



Kuva 7. Suunnittelualueen eri asiakasryhmien kannalta tärkeimmät pysäkit (ELY-keskuksen pysäkkiaineisto).

tettavuuden perusteella. ELY-keskuksen aineistoa täydennettiin lisäämällä aineistoon alueen joukkoliikenteen pääterminaalit (linja-autoasemat ja rautatieasemat). Yllä olevaan kuvaan on koottu kaikkiaan 55 valituksi tullutta suunnitelma-alueen tärkeintä pysäkkiä. Pysäkkiparit yhdistettiin tarkastelussa yhdeksi pysäkkiksi. Valintakriteerit olivat seuraavat:

- Koululaiset, alakoulu: Pysäkki sijaitsee vähintään 3 kilometrin etäisyydellä lähimmästä alakoulusta ja pysäkin vaikutusalueella (500 m) asuu alakoululaisia
- Koululaiset, yläkoulu: Pysäkki sijaitsee vähintään 5 kilometrin etäisyydellä lähimmästä alakoulusta ja pysäkin vaikutusalueella (500 m) asuu yläkoululaisia
- Asukkaat: Pysäkin vaikutusalueella (500 m) asuu vähintään 181 asukasta
- Työikäiset: Pysäkin vaikutusalueella (500 m) asuu vähintään 181 asukasta

Suunnittelualueen pysäkeistä kaikkiaan 55 täytti edellä luetellut kriteerit. Nämä pysäkit sijaitsivat suunnitelma-alueen joukkoliikenteen pääreittien varrella ja täytti yhdellä tai usealla kriteerillä laatukäytäväpysäkillä vaadittavan käyttöpotentiaaliin liittyvät

kriteerit. Kaikkiaan ELY-keskuksen pysäkkiaineistossa oli 105 pysäkkiä.

Pysäkkien kunto on pääosin suunnittelualueella riittävä. Luodon Rantatien pysäkkejä on viime vuosina päivitetty ja keskeisimpien pysäkkien varustukseen luokiteltavat katoksen ja roska-astian lisäksi myös varattu tila polkupyörille. Järjestelmällisenä puutteena alueella on informaatiotaulun puuttuminen suurimmasta osasta pysäkeistä.

Varsinaisten pysäkkien sijaan suurimmat investointitarpeet liittyvät liikenneympäristön muuhun parantamiseen. Hyvin varustelluilta pysäkeiltä puuttuu usein yhteys kevyen liikenteen väylään. Pysäkki on tien laidassa, mutta luontevaa siirtymää ei välttämättä ole kevyen liikenteen väylältä varmistettu. Näiden pysäkkiympäristöjen parantaminen aiheuttaa suurimmat yksittäiskustannukset. Pysäkkiparia kohden kevyen liikenteen yhteystarpeiden korjaaminen muiden investointien kanssa muodostaa enimmäiskustannuksiksi noin 20 000 euroa. Näitä korkean investointitarpeen pysäkkipareja ei ole kuin yksittäisiä.

Suurimmat pysäkkikohtaiset investointitarpeet sijoittuvat Rantatien suuntaiselle tieosuudelle. Rantatien muita alueita korkeammat kustannusarviot johtuvat edellä mainituista kevyen liikenteen väylien

Taulukko 8. Suunnittelualueen valittujen pysäkkien ja pysäkkiympäristöjen kokonaisinvestointitarve.

Osayhteysväli	Luodon Rantatie	Kälviä-Kokkola	Kokkola-Edsevä	Ähtävä-Pietarsaari
Investointikustannusarvio N=55	190 000 € N=25	2 000 € N=12	15 000 € N=9	19 000 € N=9

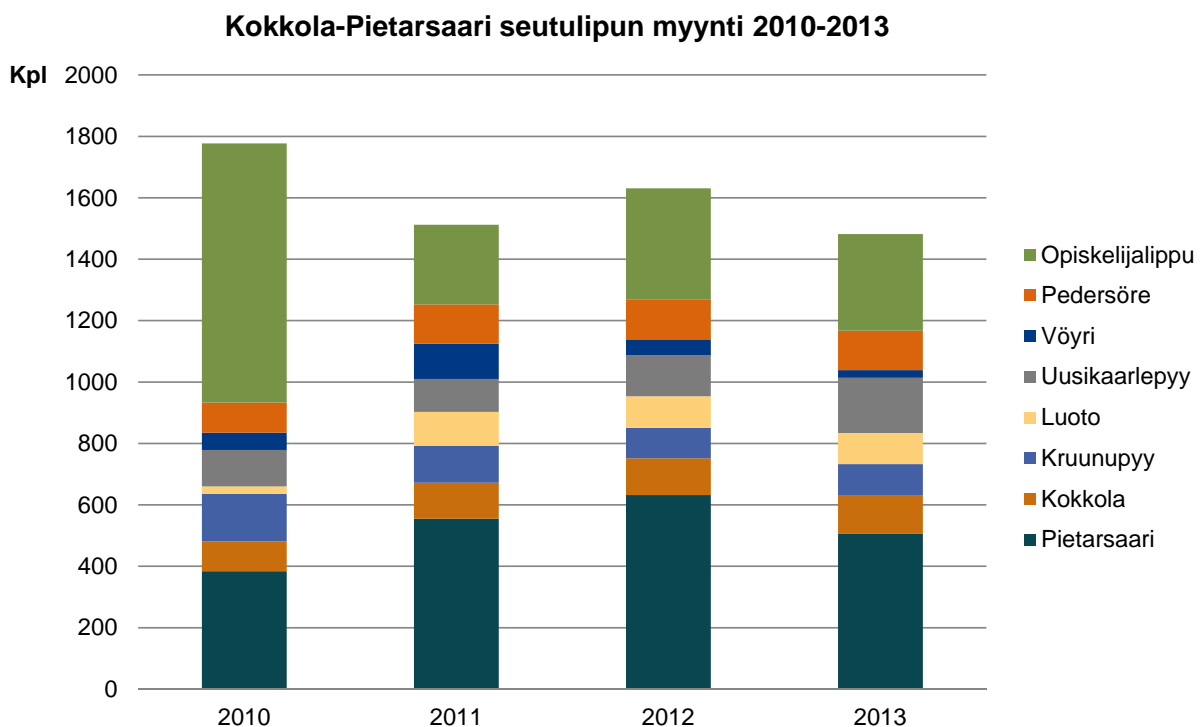
yhteystarpeista. Kokkola-Kälviä ja Kokkola-Edsevä osayhteysväleillä on ainoastaan yksittäisiä toimenpiteitä vaativia pysäkkipareja. Näistä merkittävin on Kruunupyyn keskustapysäkkien siirtotarve taajaman koulun kohdalle. Yllä olevaan taulukkoon on koottu investointitarpeet osayhteysväleittäin, mikäli kaikki pysäkkipariin ja pysäkkiympäristöihin liittyvät puutteet korjataan. Tärkeimpien pysäkkien sijaintitiedot ja valintaperusteet selvityksen liitteenä (Liite 3). Pysäkkejä koskeva inventointiaineisto ja kustannuserittelyt ovat kokonaisuudessaan tämän selvityksen liitteenä (Liite 4).

Nykyinen liikennepalveluiden käyttö ja joukkoliikenteen rooli

Joukkoliikennepalveluiden säännöllistä käyttöä kuvaa varsin hyvin alla kuvassa eritelty Kokkola-Pietarsaaren seutulippumyynti. Myydyimmät liput ovat opiskeli-

jaseutulippu ja Pietarsaarelaisten ostama seutulippu. Opiskelijapainotteisuus lipunmyynnissä kuvaa alueen nykyistä joukkoliikennettä ja sen pääkohderyhmää. Joukkoliikenteen vuorot kaikilla suunnittelualueen osayhteysväleillä palvelevat kaikista asiakasryhmistä ennen kaikkea koululaisten liikkumistarpeita. Tämä aiheuttaa myös vuorojen reittivalintoihin useita variaatioita, jotka voivat muille käyttäjäryhmille olla vaikeaselkoisia.

Seutulippumyynti oli vuoden 2012 ELY-keskuksen tilastoissa yhteensä 1 631. Mikäli oletetaan, että pääosa seutulipun käyttäjistä on ympärivuotisia (työ- ja kouluvuosi) ja he käyttävät linja-autoa pääkulkuvälineenä voidaan lippujen myynnin kuukausiarvio tehdä yhdeksän kuukauden käyttöolettamalla. Tällöin lippujen kuukausimyynti olisi koko seudulla noin 180. Lipuista noin puolet ostetaan Kokkolasta tai Pietarsaaresta. Opiskelijaseutulipun osuus on huippuvuosista hieman alentunut ja on nykyisin 22 %.



Kuva 8. Kokkola-Pietarsaaren seutulippumyynti.

Taulukko 9. Seutulippujen myynti 2010–2012.

Seutulippujen myynti suunnittelualueella 2010-2013							
Kunta/lippu	2010	2011	2012	2013	Taso vuoteen 2010	Keskimäärin kuukaudessa (9kk)	Osuus kaikista seutulipuista (kk)
Pietarsaari	384	555	632	507	132 %	56	34 %
Kokkola	97	117	120	125	129 %	14	8 %
Kruunupyy	155	120	99	101	65 %	11	7 %
Luoto	24	111	103	101	421 %	11	7 %
Uusikaarlepyy	119	107	133	180	151 %	20	12 %
Vöyri	56	115	52	25	45 %	3	2 %
Pedersöre	98	128	129	128	131 %	14	9 %
Opiskelijalippu	844	259	363	315	37 %	35	21 %
Yhteensä	1777	1512	1631	1482	83 %	165	100 %

Nykyisin työmatkapendelöinti on mahdollista suunnitella laatukäytävällä pääosin kouluvuoden aikana. Vuorotarjonta on voimakkaasti painottunut koulukyytien lähtö- ja saapumisaikoihin. Tasaista liikennöintiajan jatkuvaa vuorotarjontaa ei ole ⁶ ja joukkoliikenteen palvelutaso on yleisesti peruspalvelutasolla. Kälviältä Kokkolaan on kouluvuoden aikana keskitasolle yltävä yhteystarjonta. Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelmassa 2014–2018 yhteysvälin Kokkola-Pietarsaari laatukäytävän perustavoitteeksi asetettiin keskitasoinen palvelutaso ja ympärivuotinen työssäkäynnin mahdollistava liikennetarjonta. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus on valmistelemassa talvikauden liikennöintiajan pidentämistä juhannukselle nykyisin koulujen kevätkauden päättymisen ajankohdan sijasta. Kustannusvaikutus tällä päätöksellä on merkittävä.

Nykyinen liikennepalveluiden käyttö säännöllisillä työssäkäyntimatkoilla on vähäistä. Lähtöaineistoina olevissa rakennemalli- ja palvelusuunnitelmissa on korostettu hyvin joukkoliikennepalveluiden merkitystä aluekehitykselle, palveluiden saavutettavuudelle ja kestäväälle maankäytön kehittymiselle. Nykytilanteessa alueen joukkoliikenteen rooli sekä kaupunkialueilla että muulla suunnittelualueella keskittyy palvelemaan ns. pakkokäyttäjien ryhmää ⁷. Joukkoliikenteen palvelut ovat suunnittelualueella valtaosin todella hyvää peruspalvelutasoa, paikoin jopa keskitasoa. Etäisyydet ja matka-ajat ovat lyhyitä, joten potentiaalia kulkumuutosiirtymälle henkilöautoista joukkoliikenteeseen on.

Pietarsaaren rakennemallissa alueelta on nimetty useita ns. laatuksia, joiden välisiä joukkoliikenneyhteyksiä tulisi kehittää. Laatuksiksi alueelle on Pietarsaaren ulkopuolelta nimetty Ähtävä, Kolppi, Kruunupyy ja Larsmo / Holm. Näiden laatuksien väliset keskinäiset ja Pietarsaaren välinen vuorotarjonta vastaa pitkälti nykyistä kysyntää. Ähtävä-Kolppi-Pietarsaari osayhteysvälin tarjonta on heikoimman palvelutason aluetta, erityisesti kouluvuoden ulkopuolella.

Joukkoliikenteen palveluiden käyttäjämäärän kasvupotentiaalia ja vaikutuksia aluekehitykselle arvioidaan kohdassa matkustajapotentiaalin selvittäminen.

⁶ Poikkeuksena Kokkolan kaupunkialue ja osin Pietarsaari

⁷ Pakkokäyttäjillä viitataan asiakasryhmiin, joille jonkin palvelun käytölle ei ole reaalista vaihtoehtoa. Joukkoliikenteessä tällaisia asiakasryhmiä ovat esimerkiksi koululaiset, ikääntyneet ja autottomat

Nykyinen informaatio ja muut laadulliset tekijät

Informaatio

Nykytilan kehittämisessä informaatiolla, laadukkaalla vuorotarjonnalla, houkuttelevilla lipputuotteilla ja viihtyisällä joukkoliikenteen infrastruktuurilla on suuri merkitys. Laatukäytäväsuunnitelman toimenpiteiden toteuttamisessa asiakas- ja liikennöitsijävuorovaikutuksella tulisi olla iso rooli, koska lähes kaikki kehityskohteet näkyvät ja tuntuvat operaattorin ja ennen kaikkea matkustavan asiakkaan arjen kokemuksissa.

Aikataulukoista ja näitä tukevasta karttainformaatiosta tulisi yksiselitteisesti selvittää asiakkaalle vuorojen reitit ja niiden vaihtoehdot. Liikennöitsijöiden sivuilla aikataulut ohitusaikoinaan ovat selkeästi esillä, mutta reittivaihtoehdoista kertovaa tietoa ei ole saatavissa mistään julkisesta informaatiolähteestä. Matkahuollon nettipalvelu auttaa asiakasta pysäkkien sijaintitiedon ilmoittamalla, mutta vuorojen reittivaihtoehtoja pääreittivaihtoehtojen poikkeuksia ei tuoda selkeästi esille. Asiakkaan tulisi itse lähtötiedoista ka-

sata kokonaiskuva alueen joukkoliikennetarjonnasta eri vuorokauden ajoille eri tieosuuksille. Kokkolan ja Pietarsaaren kaupunkien välillä matkustavalle tarkan reittitiedon puuttuminen ei nykyisellään ole kriittistä, sillä riippumatta reitistä matka-aika vaihtelee vain vähän. Alle on koostettu suunnittelualueen joukkoliikenteen informaatiotarjontaa.

Alueen pääterminaaleissa (Kokkola ja Pietarsaari) on selkeästi näkyvillä linja-autoliikenteen aikataulut ja määränpäätt. Aikatauluinformaatio sekä sähköisenä että perinteisenä materiaalina saisi olla selkeämpää reittivaihtoehtojen ja pysäkkikohtaisuuden suhteen. Se, mihin kohteisiin määränpäässä ja linjan varrella tarjotaan kullakin vuorolla hyvät yhteydet, tulisi voida yksilöidä paremmin. Opasteet pysäkeille ja terminaaliympäristön esteettömyys ovat asioita, joihin jatkossa infrastruktuurihankkeiden yhteydessä tulisi kiinnittää nykyistä laajempaa huomiota.

Aikataulu ajalle 1.7.–31.12.2014.

		M-L	+M-P	+M-P	M-S
Kokkola	–	6:55	6:50	8:00	10:40
Ventus th	–	X	–	X	–
Storby th	–	X f)	–	X	–
Kruunupyy	–	7:15	–	8:15	–
Lepplax	–	7:20	–	X	–
Edsevö	–	7:25	–	X	–
Öja	–	–	7:00	–	10:55
Gertruds	–	–	7:15	–	11:05
Larsmo	–	–	7:20	–	11:10
Malmin sa.	–	X	–	X	–
Pietarsaari	–	7:50	7:40	8:55	11:25

	+M-P	M-L	+M-P	M-S
Pietarsaari	6:00	8:00	7:55	11:35
Kyrkostrand	X	X	X	X
Kuddnäs	X	X	X	X
Uusikaarlepyy	6:20	8:20	8:30	11:55
Juuttaa th	X	X	–	X
Munsala	6:30	8:35	–	12:05
Hirvlax	–	–	–	–
Storsved	X	–	–	–
Kovjoki	–	–	–	–
Juuttaa	–	–	–	–
Forsby	–	–	–	–
Alajepua	–	–	–	–
Jepua	–	–	–	–
Pensala	–	–	–	–
Oravainen	6:45	8:55	–	12:25

» Pysäkin tiedot

Paikka
Pysäkki
Kadunnimi
Tienumero
Suunta

Aminnet, Pietarsaari
Aminnet I
Kolpintie
68
kaakkoon



Kuva 9. Haldin & Rose ja Matkahuolto.

Etusivu > Palvelut > Kadut ja liikenne > Joukkoliikenne >

Etusivulle

Kadut ja liikenne

Joukkoliikenne

Junat

Kaupunkiliikenne

Kuljetukset Kokkola-Pietarsaaren lentokentälle

Lentoliikenne

Palveluliikenne

Seutuliikenne

Joukkoliikenne

Näillä nettisivuilla esitellään Kokkolan julkista liikennettä. Sivulla on informaatiota kaupunkiliikenteestä, Keski-Pohjanmaan seutuliikenteestä, Kokkolan keskustan ja Kruunupyyn lentoaseman välisestä matkustajien kuljetuspalvelusta sekä kaupungin palveluliikenteestä (taksibussi). Lisäksi sivulta on linkit kaupungin henkilöliikennekokonaisuuden kannalta merkittävimpiin muihin liikenneyhteyksiin.

Joukkoliikenne	Linkkejä
Junaliikenne	VR
Kaupunkiliikenne	Pohjan Matka Dahi Citybus Oy
Kuljetukset Kokkola-Pietarsaari lentokentälle	Kokkolan Taksiliikenne Oy
Lentoliikenne	Flybe Nextjet Finavia
Palveluliikenne	Dahi Citybus Oy
Seutuliikenne	Matkahuolto Seutulippu

PIETARSAARI - UUSIKAARLEPPY

Pietarsaaresta

Koulupäivinä	
Pietarsaari	14:10
Sundby	x
Socklot	x
Uusikaarleppyy	14:30

X= pysähtyy tarvittaessa

Hinta (muuttuvat)

6km 3,30€	16km 4,70€	30km 6,80€
9km 3,60€	20km 5,50€	35km 7,40€
12km 3,90€	25km 6,10€	40km 8,20€

Kuva 10. Kokkolan kaupunki ja Ekmans Bussar.

Reittien ja pysäkkien selkeys

Laatukäytäväsuunnitelmassa lähtökohdiksi on suunnittelun alkaessa määritetty vaihtoehtoisten reittien selkeyttämistä ja erottamisen helpottamista. Tämä helpottaa erityisesti laatukäytävän varrelta nousevien matkasuunnittelua, sillä päästä-päähän matkustajille matka-aika säilynee eri reittivaihtoehdossa identtisenä. Lisäksi tunnistetaan, että nykytilanteen vuorotarjonnan voimakas painottuminen vaatii vuorotarjonnan lisäämistä / tarjonnan rakenteen muuttamista tasaisemmin koko liikennöintialalle, mikäli käyttöpotentiaalia halutaan kasvattaa.

Liikennöitsijöiden omat aikataulut palvelevat hyvin alueen maantieteen ja kylien sijainnin tuntevia. Matkahuollon aikatauluopas täydentää liikennöitsijöiden tuottamaa tietoa nettipohjaisella aikatauluhaulla. Rannikkoalueen joukkoliikenteen pysäkit ovat kattavasti mukana Matkahuollon aikatauluhaussa. Sen sijaan reittivaihtoehtoja ei kokonaisuudessaan ole saatavissa mistään lähteestä.

Pyrkimys mahdollisimman pieniin reittipoikkeuksiin ja saman perusreitin käyttämiseen on alueella vaikeaa, johtuen reittipoikkeuksien perusteena olevista koululaiskuljetusten toiminnasta. Reittipoikkeuksia on erityisen runsaasti Pietarsaaren ja Kokkolan välisellä rantatiellä.

Laadukkaan joukkoliikenteen suunnitelmajärjestelmän edellytyksenä tunnistetaan sekä kunta että loppukäyttäjävaihtoehtojen tärkeys. Nykyisin joukkoliikennepalveluiden käyttö on niin selkeästi painottunut koululaisiin, että asiakaspotentiaalin kasvattamiseksi on perinteisen liikennesuunnittelun lisäksi otetta-

va mukaan vahvasti asiakasviestinnän näkökulmaa. Suurin osa alueen asukkaista ei tiedä joukkoliikenteen nykyisistä palveluista oletettavasti juuri mitään ja vielä vähemmän sen tarjoaman palvelun mahdollisuuksista omilla jokapäiväisillä matkoilla.

Lipputuotteet

Alueella on yksittäislippujen ja lakisääteisten korvattavien lippuryhmien lisäksi käytössä koko suunnittelualueen kattavana lipputuotteena Kokkolan ja Pietarsaaren seutulippu. Seutulippujärjestelmä on korvautumassa vuosien 2014-2015 aikana valtakunnallisella lippu- ja maksujärjestelmällä, mutta toistaiseksi perinteinen seutulippu on ainoa kausilipputuote koko suunnittelualueella. Seutulippu on henkilökohtainen ja sen on voimassa 30 vuorokautta ostopäivästä. Pikavuoroissa peritään erillinen pikavuoromaksu. Alla on eritelty Kokkolan ja Pietarsaaren seutulipun asiakashinnat kunnittain 1.1.2014 alkaen.

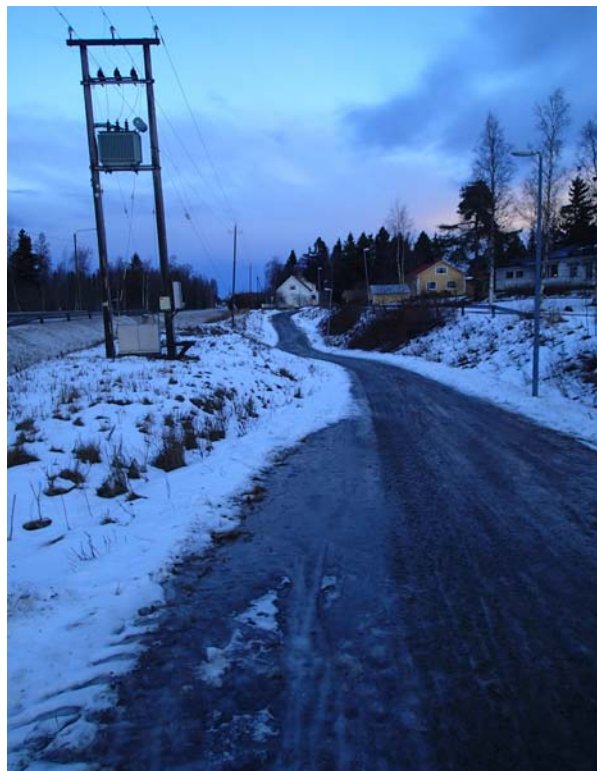
Taulukko 10. Lippuhinnat.

Kotikunta	Hinnat, €
Kokkola	110
Kruunupyö	70
Luoto	75
Pedersöre	70
Pietarsaari	90
Uusikaarleppyy	75
Vöyri	105

Kävelyn ja pyöräilyn näkökulma

Alueellisen ja kaukoliikenteen liityntäyhteyksien lisäksi tässä selvityksessä tarkastellaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita ja niiden vaikuttavuutta osana arjen liikkumispalvelujen parantamista. Kävelyn ja pyöräilyn vaikuttavat toimenpiteet ovat paikallisia ja tässä selvityksessä pyritään tunnistamaan ne kohteet, joissa kevyen liikenteen olosuhteita parantamalla saadaan eniten vaikuttavuutta nykyisille käyttäjille. Hyvin suunniteltu pyöräliityntämahdollisuus on omiaan parantamaan pysäkin saavutettavuutta ja lisäämään alueen asukkaiden kulkumuotovaihtoehtoja päivittäisillä matkoilla.

Joukkoliikenteen ja pyöräilyn yhteensovittamisesta erityisen lupaavia olemassa olevia käytäntöjä on Luodon kunnan alueella. Luodon kunnassa pysäkkien ja pysäkkiympäristön viihtyisyyteen ja liityntäparkkeihin on panostettu poikkeuksellisen paljon. Alla esimerkiksi Luodon tyypillisestä pysäkkijärjestelystä kyläkeskuksessa seututien 749 varrella. Liityntäparkki sijaitsee kevyen liikenteen väylän varrella Kokkolan suuntaan (pohjoisen suunta) sijaitsevalla pysäkillä. Tien toisella puolella sijaitsevalle Pietarsaaren suunnan (etelä) pysäkillä on järjestetty turvallinen kevyen liikenteen yhteys, joka alittaa tien 749 noin 100 metrin päässä pyörätelineiltä. Pietarsaaren suunnan katok-



Kuva 12. Vaatimattomat pysäkkijärjestelyt.

sellinen pysäkki on kuvassa olevaa Kokkolan suunnan pysäkkiä vanhempaa mallia (aaltopelti).



Kuva 11. Pysäkkijärjestely Luodon kyläkeskuksessa seututien 749 varrella: Kokkolan suunta.



Kuva 13. Pietarsaaren ja Kokkolan linja-autoasemien pyöräpysäköintiä.

Joukkoliikenteen asiakaspotentiaalin kasvattamisessa erityisesti pyöräilyn olosuhteiden ja kannustimien parantaminen voi olla informaation ohella yksi lupaavimmista toimenpiteistä. Sekä Kokkolan että Pietarsaaren linja-autoasemien ympäristössä sijaitsevat pyöräparkit olivat heikosti opastettuja ja niille varattu tila alimitoitettu suhteutettuna siihen, että liityntämatkat molemmilla kaupunkialueilla keskeisiin kohteisiin on pyörällä helposti saavutettavissa. Kokkolan linja-autoasemalla pyöräparkkia ei ollut selkeästi osoitettu. Sijainnin tunnisti siirrettävistä kevytrakenteisista pyörätelineistä ja säilytyksessä olevista polkupyöristä. Pietarsaareissa taas pyörille varattu tila oli ainakin kohteessa vierailtuna arkipäivänä liian pieni ja pyöriä oli sijoitettuna kevyen liikenteen ajoväylälle linja-autoaseman ympäristössä. Molemmista päätermiinaaleista puuttui katokset.



Matkustajapotentiaalin selvittäminen

Johdanto

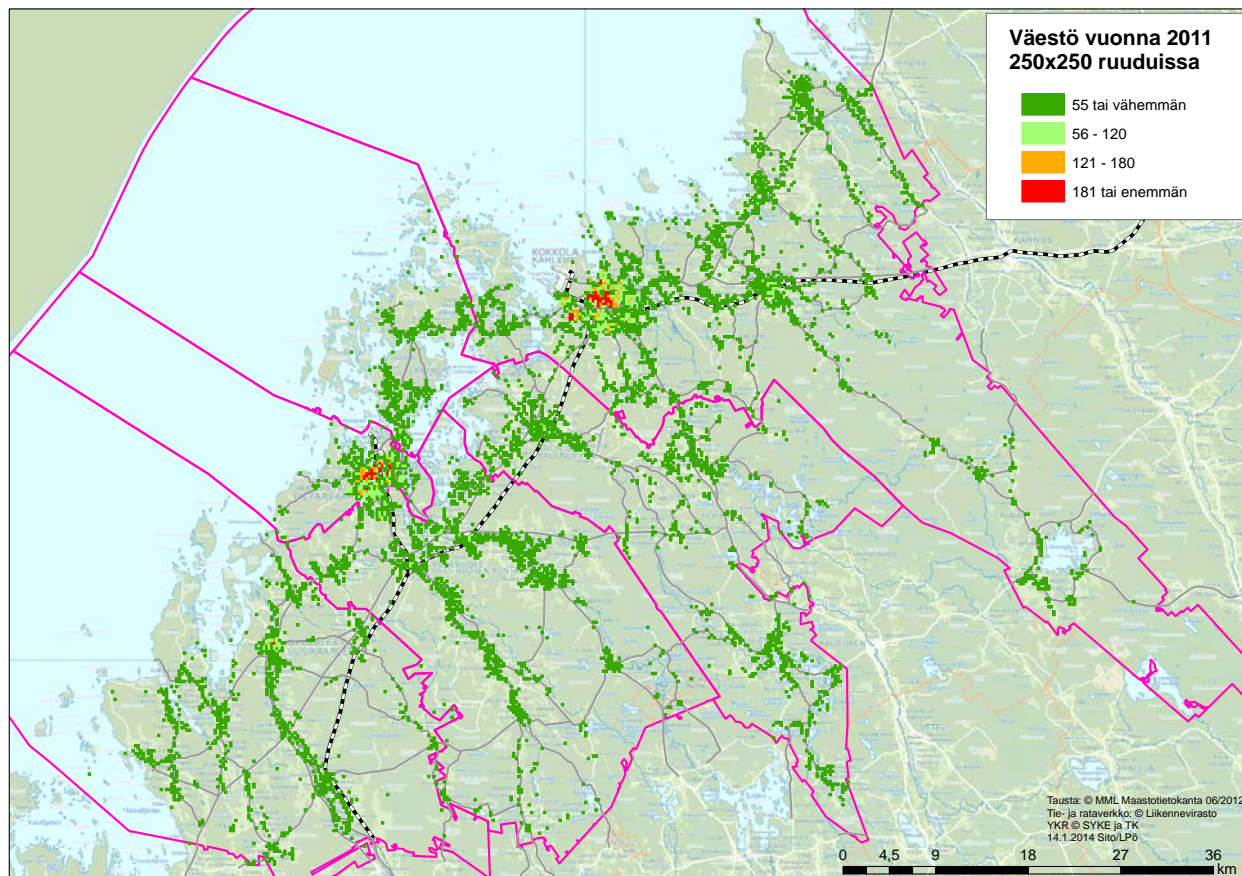
Tässä luvussa on erilaisten tietoaaineiston koonnin ja paikkatietoanalyysien pohjalta selvitetty joukkoliikenteen käyttäjäpotentiaalia koko suunnittelualueella ja jaoteltuna osayhteysväleihin. Pysäkkikohtaisissa tarkasteluissa on valittu väestömäärän, työssäkäynnin ja koulukuljetusten kannalta kaikkein keskeisimmät pysäkit tulevaisuuden pysäkkiympäristöjen parannusohjelmaa varten.

Väestön ja työpaikkojen sijoittuminen

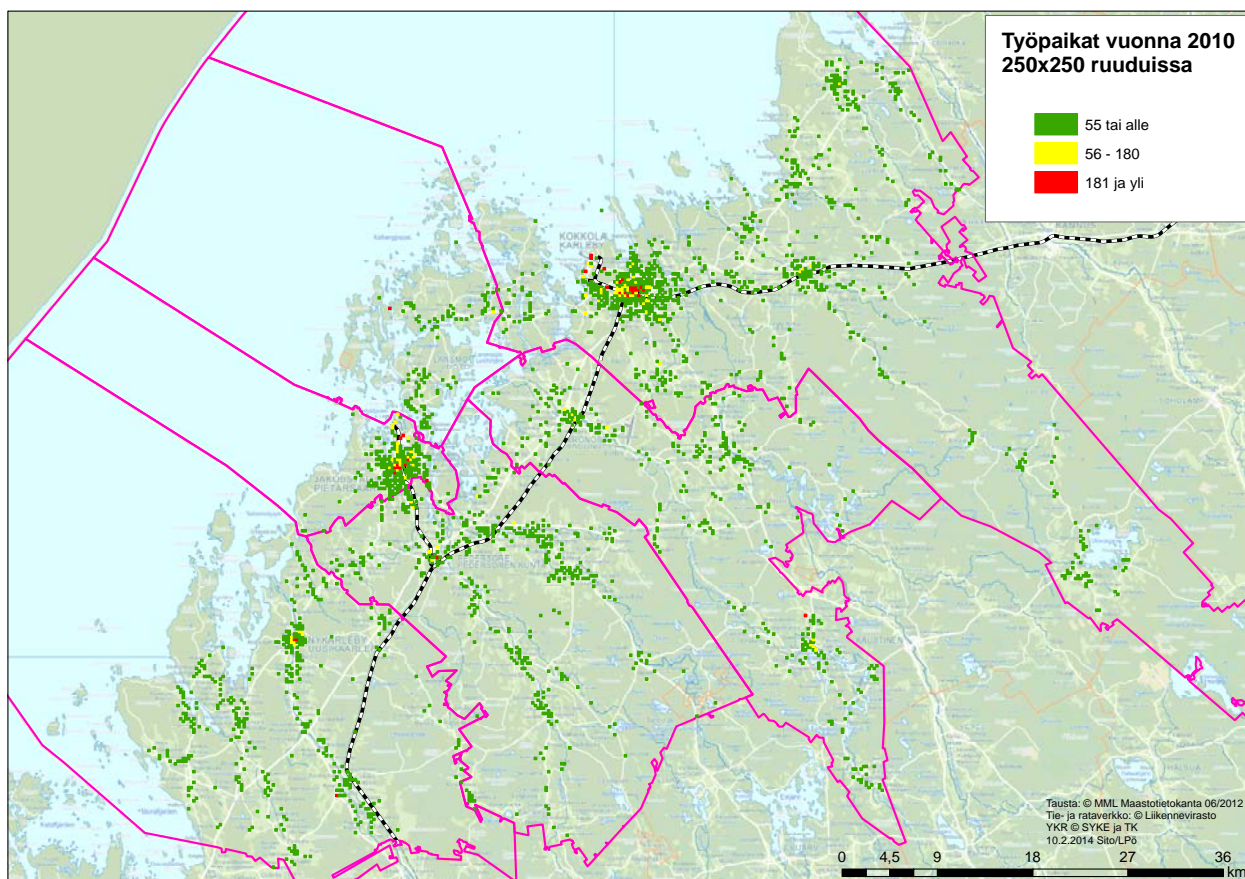
Väestön sijoittumista ja matkustajapotentiaalia on tutkittu samoilla kriteereillä kuin aikaisemmin toteutetuissa Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelmissa. Joukkoliikennemyönteinen maankäyttö tarkoittaa käytännössä

ruutuja (250*250 m), joiden asukasmäärä ylittää 120. Tällaisia alueita ei suunnittelualueella ole Kokkolan ja Pietarsaaren taajamien ulkopuolella. Merkittävä osa koko alueen kokonaisväestöstä asuu lähes välittömästi joukkoliikennekäytävien (tiet 8, 28, 749 ja Peltokorventie) läheisyydessä. Vaikka merkittävää joukkoliikennepainotteista aluetta ei pääkeskusten ulkopuolella ole, on pääosa asutuksesta joukkoliikenteen vuorotarjonnan varrella. Alueella kaikki yli 56 asukkaan ruudut sijaitsevat joukkoliikenteen runkoreittien varrella.

Keskeisimmät työpaikka-alueet sijaitsevat väestön tavoin kahdessa suurimmassa taajamassa. Varsinaisten ydinkeskustojen lisäksi merkittävin työssäkäynnin kohdealue on Kokkolan Ykspihlajan alue satamatoimintoihin. Satama-alueella maantieteellisesti erittäin suppealla alueella on tuhansia työpaikkoja.



Kuva 14. Väestökeskittymien sijainti suunnittelualueella. Joukkoliikenteelle potentiaali lisääntyy merkittävästi asukasmäärän ylittäessä 120 250*250 m ruutuaineistossa.



Kuva 15. Työpaikkakeskittymät suunnittelualueella.

Pienempiä työpaikkakeskittymiä ovat Kruunupyy, Pännäinen, Pietarsaari (Alholma, Alheda) ja pienemmissä määrin Kälviän taajaman ja Kaptens-Murmästar alueilla. Mainituista alueista Pännäisten taajama on ainoa selkeästi suunnitellun laatukäytävän ulkopuolella olevista työssäkäynnin kohdealueista.

Liikkumistarve ja matkojen syntyminen suunnittelualueella

Jäljempänä olevassa kartassa on tarkemmin eritelty osayhteysvälien työpaikka- ja asukasmääriä. Keskustaajamien ja tarkasteltavien joukkoliikennekäytävien varrella⁸ tehdään päivittäin 52 000 työssäkäyntimatkaa. Työmatkojen osuus kaikista matkoista on tuoreimman henkilöliikennetutkimuksen⁹ mukaan 17 %. Päivittäin suunnittelualueella erityyppisiä yhdensuuntaisia matkoja tehdään yli 300 000. Eniten matkoja aiheuttavat ostos- ja asiointitarpeet. Suunnittelualueen

joukkoliikenteen käytölle merkittävä koululais- ja opiskelumatkat käsittävät vain 7 % päivittäisestä liikkumisesta. Potentiaalia joukkoliikenteen pääkäyttäjärühmien ulkopuolella on paljon.

Suunnittelualue on liikkumistarpeen ja potentiaaliarvioita varten jaettu kuuteen kokonaisuuteen, joista kaksi on kaupunkien keskustaajamia ja neljä laatukäytävien osayhteysvälejä. **Seuraavat luvut kuvaavat eri tarkastelukohteiden määrätietoa kaupunkien taajama-alueilla ja osayhteysväleillä 500 metrin etäisyydellä päätiestä.** Alueet muodostuvat tässä tarkastelussa seuraavasti:

⁸ enintään 500 metrin etäisyys

⁹ Henkilöliikennetutkimus 2010-2011

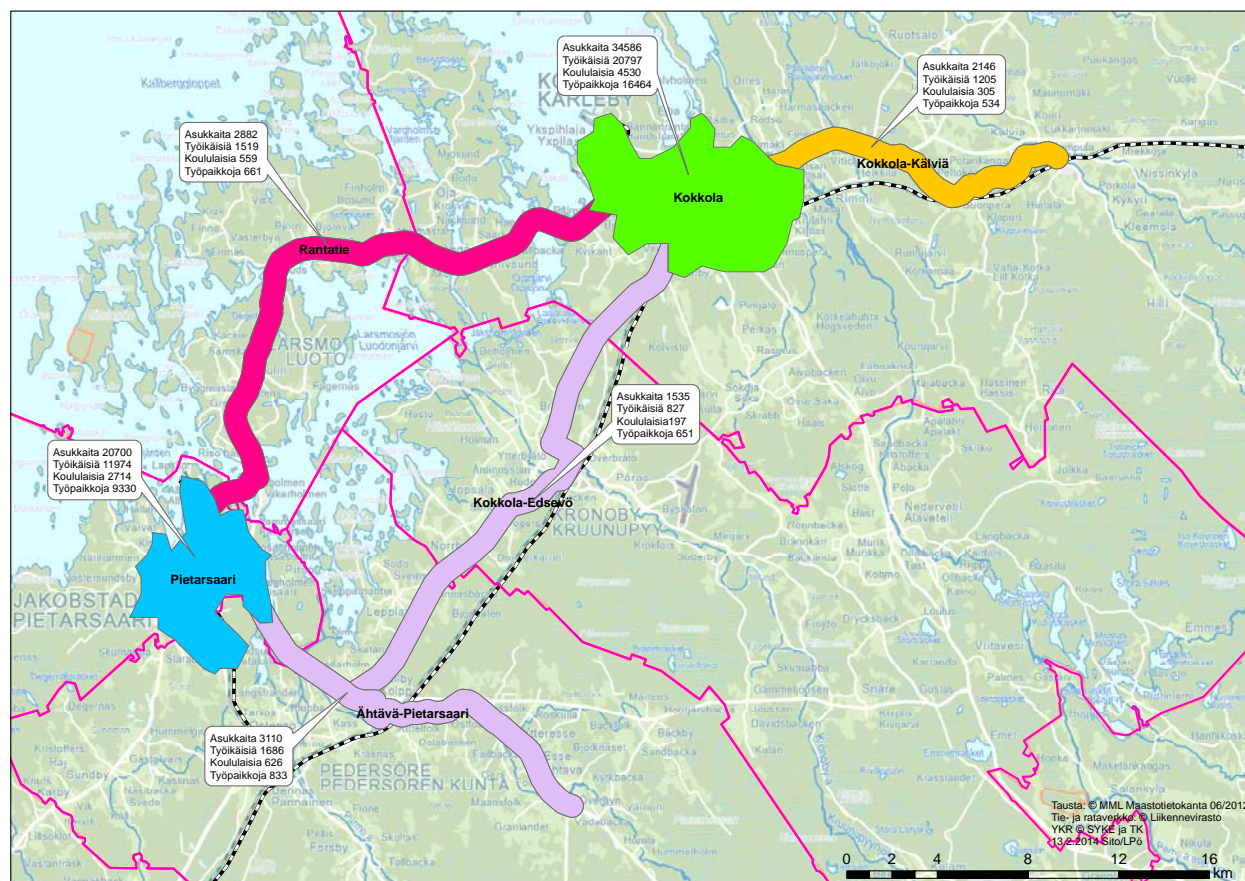
Taulukko 11. Asukkaiden, työikäisten, koululaisten ja työpaikkojen määrät suunnittelualueella korkeintaan 500 metrin etäisyydellä joukkoliikenteen pääreiteistä.

Alue/osayhteysväli	Asukasmäärä	Työikäisten määrä	Koululaisten määrä	Työpaikkojen määrä
Kokkola	34 586	20 797	4 530	16 464
Pietarsaari	20 700	11 974	2 714	9 330
Kokkola-Kälviä	2 146	1 205	305	534
Kokkola-Edsevä	1 535	827	197	651
Ähtävä-Pietarsaari	3 110	1686	626	833
Luodon rantatie	2 882	1 519	559	661

Yllä olevan taulukon tiedot on yksilöity myös alla olevassa kartassa, jossa näkyvät myös osayhteysvälit ja kaupunkialueiden rajaukset.

Väestö- ja työpaikkatarkastelujen perusteella mitoittavan käyttäjäpotentiaalin muodostavat Kokkolan ja Pietarsaaren keskustaajama-alueet. Rantatien ja

valtatie 8 (Kokkola-Edsevä) liikennetarjonta tulee jatkossakin perustumaan kaupunkien välisen liikenteen ja koululaisliikenteen tarpeisiin. Suunnitealueen liikenteestä Kokkola-Kälviä ja Ähtävä-Pietarsaari muodostavat osin omat kokonaisuutensa, joita tarkastellaan yksityiskohtaisemmin.



Kuva 16. Asukkaiden, työikäisten, koululaisten ja työpaikkojen määrät seudulla. Bufferitarkastelut kaikilta osayhteysväleiltä kokonaisuudessaan liitteessä 2.

Asiakaspotentiaali eri osayhteysväleillä

Kokkola-Pietarsaari

Liikkuminen ja potentiaalin profilointi

Molemmat kaupungit ovat alueella tärkeitä työssäkäynnin ja koulutuksen keskuksia. Valtaosa työperäisistä matkoista on molemmilla kaupunkialueille sisäisiä. Pendelöintioliikenteen osalta kaupungit ovat toisilleen tärkeimmät kohdekaupungit. Kokkolalle toiseksi tärkein pendelöintikäytävä on Kälviän tien suunta ja Pietarsaarelle Luodon rantatien suunta.

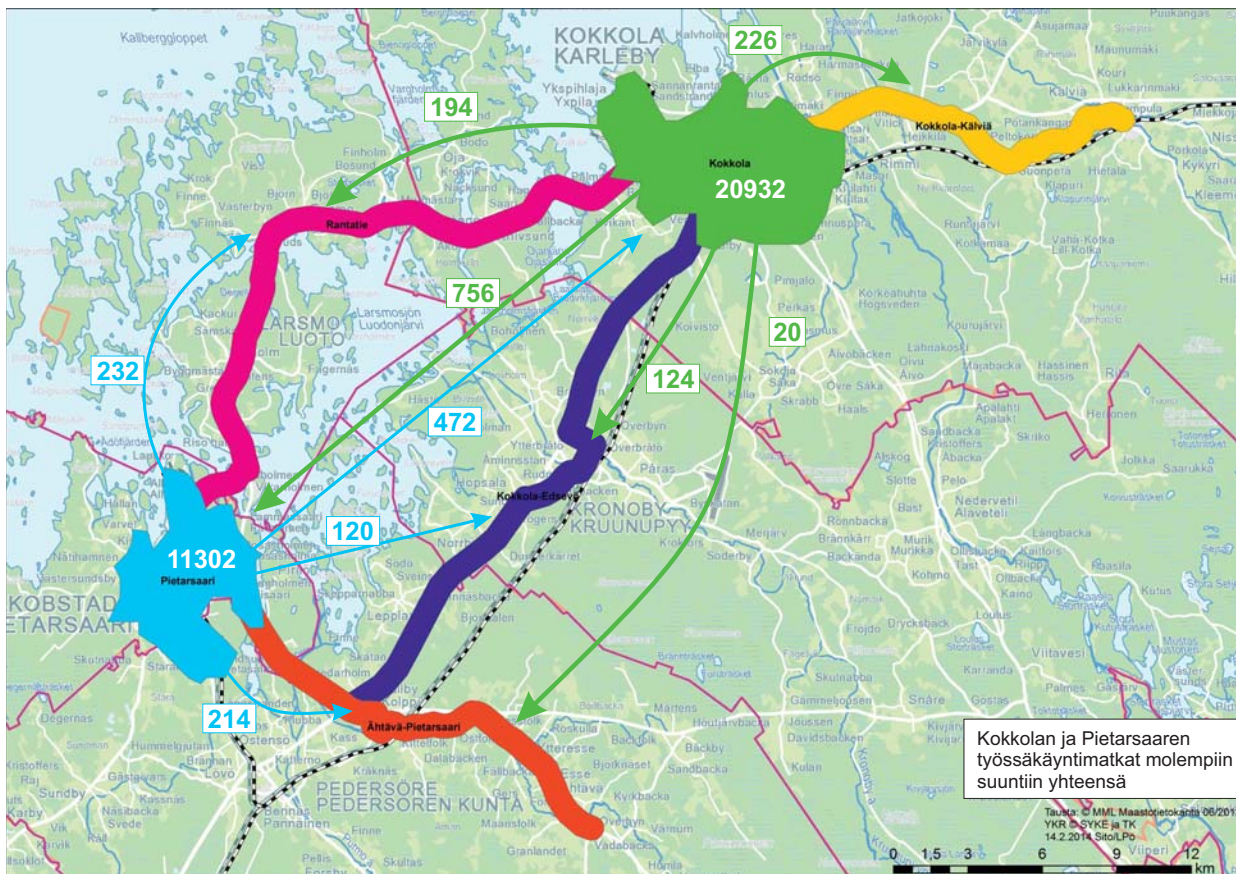
Suunnittelualueen keskuskaupungeista tehdään kaupunkien ja kaupunkien välisille kasitien ja rantatien suuntaisille käytäville yhteensä lähes 2 000 työssäkäyntimatkaa jokaisena arkipäivänä. Joukkoliikenteen seutulippuja koko seudulla myydään työssäkäyntivuoden aikana kuukausittain vain 180, joista 140 on muita kuin opiskelijalippuja. Kokkolan ja Pietarsaaren seutulippumyynti on noin 80–90 lipun tasolla kuukausittain.

Kaupunkien välinen joukkoliikenteen käyttäjämääräpotentiaali on nykytasoon verrattuna huomattava, kun huomioidaan muut matkatyypit työssäkäyntimatkojen rinnalla. Pelkän työssäkäyntiliikenteen tulisi alueella synnyttää kuukausittain 160–200 seutulippuostoa, mikäli joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus lähentelisi valtakunnan keskimääristä 8-10 %. Tämä on nykytilanteessa sama kuin koko alueen myytyjen seutulippujen määrä, mukaan lukien opiskelijaseutuliput, yhteensä.

Fyysisen ympäristön toimenpiteet

Matkustusympäristön kohteina alueella tulisi etenkin olla molempien kaupunkien joukkoliikenteen terminaalit. Kokkolassa matkakeskushankkeen myötä on suuri mahdollisuus parantaa esteettömyyttä, joukkoliikennemuotojen integraatiota ja liityntäparkkeja. Erityisesti pyörien säilytyspaikkojen laatuun ja mitoittamiseen tulisi kiinnittää huomiota.

Polkupyörät ovat Kokkolan ja Pietarsaaren kokoisissa kaupungeissa jopa tärkeämpiä liityntäliikennetarpeen syntymisessä kuin kaupunkien paikallislai-



Kuva 17. Kokkolan ja Pietarsaaren työssäkäyntimatkojen määrät.

kenne. Paikallisliikenteen matkat ovat palvelutason vuoksi pääosin sisäistä liikennettä, eikä korkeatasoisen ja luotettavan syöttö- ja keruuliikenteen järjestäminen kaukoliikenteenterminalleihin / -terminalleille ole tämän vuoksi kustannustehokasta. Kaupunkialueilla pyörillä lyhyet siirtymät ovat helppoja, joustavia ja nopeita ja tarjoavat paikallisliikenteeseen nähden ylivertaisen liikkumisvapauden.

Hyviä liityntäliikenneolosuhteita luotaessa alle on koostettu suunnitteluperiaatteita:

- Liityntäparkin sijaintitiedon oltava hyvä. Koosteet kaupunkien ja matkakeskusten internet-sivuilla ja fyysisenä opasteena terminaalien yhteyteen
- Reitin liityntäparkilta pysäkillä oltava esteetön ja turvallinen
- Alueella on oltava riittävä valaistus
- Liityntäparkin mitoituksen oltava kunnossa ja polkupyöräparkkien mieluiten katettuja
- Liityntäparkki tuotava esille tiedottamisen ja markkinoinnin keinoin

Muut fyysisen ympäristön toimenpiteet on esitetty pysäkkitarkastelujen yhteydessä (Liite 3).

Yhteysvälin kehittämistarve

Suunnittelualueen kahden kaupunkikeskuksen välisille joukkoliikenneyhteyksille on asetettu korkeat tavoitteet kaupunkien itse ja yhteistyössä laatimien kehittämissuunnitelmien yhteydessä. Yhteysvälin joukkoliikenteen kehittämisellä halutaan turvata toisaalta kaupunkien kohdilla maantieliikenteen sujuvuus, varmistaa alueen palveluverkon saavutettavuus ja tukea alueen maankäytön kestävä kehittäminen.

Maantieliikenteen sujuvuuden turvaamiseksi molempien kaupunkien sisääntuloväylillä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden erityisesti työssäkäyntimatkoista tulisi alueella nousta merkittävästi. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää monipuolisen vuorotarjonnan, lippujen ja informaation parantamista.

Julkisten peruspalveluiden saatavuus on osin turvattu Suomessa jo lainsäädännöllisellä tasolla. Sairaanhoidolliset matkat ovat Kela-korvattuja ja vammaispalvelulain mukaiset matkakoikeudet lakisääteisiä tiettyjen ehtojen täyttyessä. Kokkola ja Pietarsaari järjestävät molemmat alueellaan palveluliikennettä ja/tai esteetöntä avointa joukkoliikennettä. Peruspalveluiden saavutettavuus on laatukäytävien liikennetarjon-

nan osalta hyvin turvattu, joskin kesäajan tarjontaan auttaisi talvikauden liikennöinnin pidentäminen juhanukseen.

Informaation parantamisen lähtökohdat kahden kaupungin välisessä liikenteessä ovat hyvät. Molemmat kaupungit ovat aikaisemmissa suunnitelmissa ilmaisseet tahtotilan viestinnän ja aluemarkkinoinnin parantamisesta. Nykyinen liikennetarjonta mahdollistaa jo nykyisin asumisen toisessa kaupungissa ja työskentelyn toisessa. Pieniä säätöjä kaivataan edelleen matka-ajan nopeuttamisessa ja vuorotarjonnan täydentämisessä, mutta yleisellä tasolla tilanne on jo nykyisin varsin hyvä. Tätä hyvien liikennepalveluiden tarjontaa laadukkaiden joukkoliikenteen informaatiopalveluiden kehittämisen rinnalla tulisi tuoda paremmin esille alueen markkinoinnissa ja kaupunkien tiedustustoiminnassa. Alue on osin jopa valtakunnallinen edelläkävijä joukkoliikenteen palveluissa.¹⁰

Kokkola-Kälviä

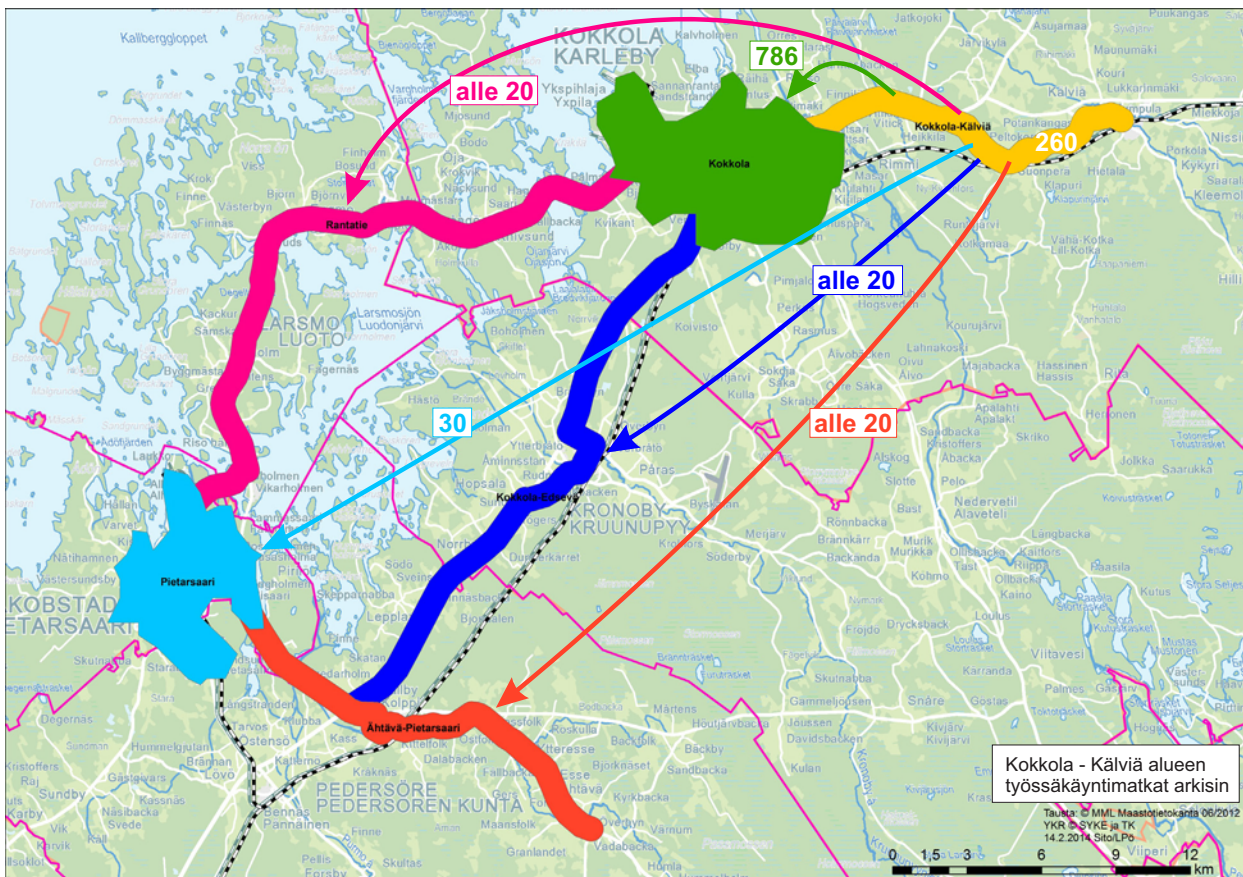
Liikkuminen ja potentiaaliprofilointi

Kälviän ja Kokkolan välinen joukkoliikennetarjonta on suunnittelualueen parhainta. Talviajan liikenteessä palvelutaso ylittää arkipäivisin määrällisesti keskitasolle. Pääkäyttäjärhminä ovat koululaiset ja opiskelijat. Työssäkäyntiliikenteen potentiaali on pääosin hyödynnettävää. Kälviän taajama on pientalovaikasta ja väljästi asuttua, jota ei yleensä pidetä otollisena joukkoliikenteen käyttäjäympäristönä.

Kokkola-Kälviä laatukäytävän varrella sisäisiä työssäkäyntimatkoja tehdään kaikkiaan 260 ja Kokkolaan suuntautuvia kaikkiaan 786 kappaletta. Työssäkäyntiaineiston analyysin perusteella Kälviältä tehdään paljon työssäkäyntimatkoja Kokkolan keskustan lisäksi Kokkolan suurteollisuusalueelle. Suurteollisuusalueella yritysten vuorotyöjärjestelyn osalta joukkoliikenneyhteyden järjestäminen kannattavasti on vaikeata saavuttaa.

Osayhteysväliä muualle suunnittelualueelle tehdään erittäin vähän päivittäisiä työssäkäyntimatkoja. Matkaketjujärjestelyillä rantatien tai kasitien suuntaisesti ei saada merkittävää lisäystä joukkoliikenteen käyttäjäpotentiaaliin.

¹⁰ Pietarsaaren kaupungin kysyntäohjautuva kaupunkiliikenne



Kuva 18. Kokkola-Kälviä-alueen työssäkäyntimatkat arkisin.

Fyysisen ympäristön toimenpiteet

Fyysisen ympäristön toimenpiteet keskittyvät Peltokorventielle, Kälviäntiellä ja joidenkin erityistoimenpiteiden osalta valtatielle 28. Peltokorventien kautta liikennöi kaikki vuorot pikavuoroja lukuun ottamatta ja erityisesti talviliikenteessä aamutuntien teiden kunnossapito kaipaa liikennöitsijän mukaan parantamista. Kunnossapidon laatua / hoitoluokkaa tulisi nostaa.

Pysäkkitoimenpiteissä tulisi ottaa koululaisten kannalta tärkeillä pysäkeillä ensisijaisesti turvalliset siirtymät pysäkeille ja toissijaisesti laadukkaat odotustilat. Keskeisimmillä paikoilla olevilla pysäkeillä on jo nykyisin valtaosin katokset, mutta penkit puuttuvat. Ajantasaista vuorotarjontainformaatiota ei ollut yhdellekään pysäkillä joulukuussa 2013 tehdyllä inventointikierroksella.

Valtatien 28 varrella olevilla pysäkeillä tarvitaan osin kevyitä pyörä- ja mopoparkkiratkaisuja, sillä nykyisin kalustoa on pysäkkien ympärillä jätettynä paikoin runsaastikin. Pysäkkitoimenpiteet on yksilöity erikseen.

Yhteysvälin kehittämistarve

Yhteysväillä koululais- ja opiskelijaliikenteen osuus kaikesta joukkoliikennematkustuksesta on korkea. Joukkoliikenteen reiteissä ja matkanopeudessa ei käytännössä ole vuorokohtaisia eroja valtatieen pika-vuoroliikennettä lukuun ottamatta, mikä mahdollistaa jo nykyisin toimivan työssäkäyntiyhteyden Kälviän taajaman ja Kokkolan välille. Vuorotarjonta on riittävää ja matka-aika kilpailukykyinen henkilöauton kanssa. Kokkolan ohitse, suunnittelualueen muihin osiin kohdistuvalle liikennetarjonnalle ei ole ainakaan työssäkäynnin perusteella tarvetta.

Akuuttina kehittämistarpeena on kunnossapidon parantaminen Peltokorventiellä ja selkeät toimenpiteet pysäkkikohtaisen aikatauluinformaation parantamiseksi. Yksittäisillä pysäkeillä on lisäksi tarve tarkistaa liityntäparkkien tarkempi tarve. Kälviän valtatietä pitkin ohittavan liikenteen osalta liikennöitsijä ei näe suurta käyttäjäpotentiaalin lisäystä todennäköisenä.

Kokkola-Edsevä

Liikkuminen ja potentiaalinen profilointi

Koululais- ja opiskelijaliikenteessä Kokkolan taajaman ja Edsevön välinen osayhteysväli jakautuu kahtia. Ruotsinkielisillä pääyhteyssuuntana on Pietarsaari ja suomenkielisillä Kokkola. Myös työssäkäyntiliikenteen näkökulmasta joukkoliikennepalveluiden tarve pysyy lähes identtisenä molempiin kaupunkeihin.

Valtatien 8 suuntainen liikenne ei tukeudu kyläkesittymään vastaavassa laajuudessa kuin vaihtoehtoinen Luodon Rantatien osayhteysväli. Valtatien suunta mahdollistaa nopeammat päästä-päähän yhteydet kuin Rantatie. Valtatiensuuntaisella joukkoliikenteellä ei myöskään ole vastaavia koululaisliikenteestä johtuvia poikkeusreittejä.

Nopean työssäkäynti- ja päivittäisasiain liikenteen kehittämisen mahdollistavan joukkoliikenteen kehittämismahdollisuudet ovat Kokkola-Edsevä osayhteysväliä kohtuulliset. Kruunupyynti lentoaseman liikennetarjonta ja lentoaseman liikenneyhteyksien kehittämistarpeet tukisivat jatkossa osayhteysvälin liikennetarjontaan panostamista.

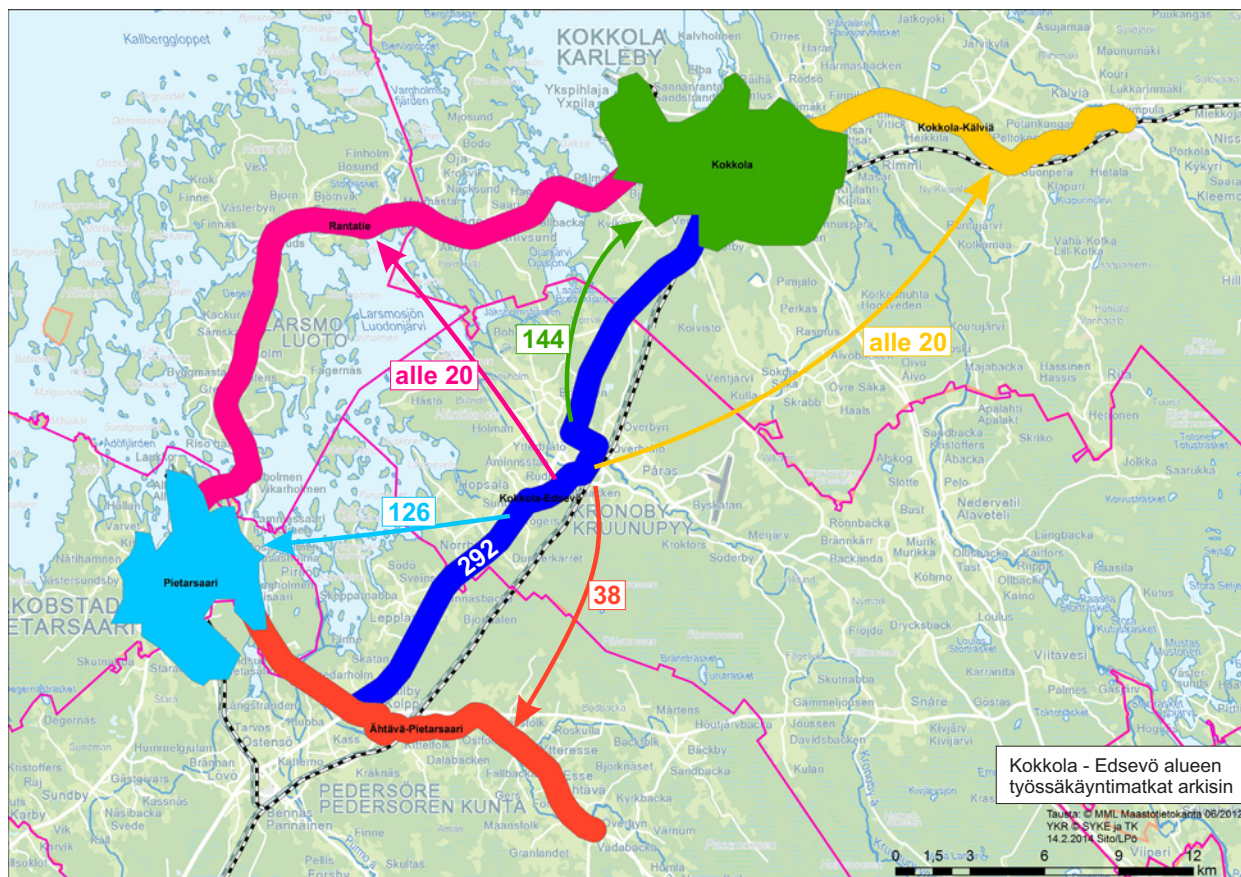
Fyysisen ympäristön toimenpiteet

Joukkoliikenteen kannalta suurin yksittäinen matkustusympäristön kehittämiskohde on Sata solmupysäkkiä –selvityksessä mainittu Edsevön vaihtopysäkin kehittäminen. Edsevön lisäksi osayhteysväliä on yksilöitävissä kaksi kehitettävää pysäkkiparia Kruunupyynti taajamasta. Pysäkkiparit ovat Kruunupyy St1 ja Söderpåras th.

Yhteysvälin kehittämistarve

Valtakunnallisena kaukoliikenteen käytävänä osayhteysvälin liikennetarjonta on vähintään peruspalvelutasoista myös kesän liikennöintikaudella, siinä missä Luodon kautta kulkevalla rantatiellä liikennöinti painottuu pääosin kouluvuodelle.

Valtatien 8 liikenteen sujuvuuden turvaamiselle asetetut tavoitteet ja toisaalta Etelä-pohjanmaan ELY-keskus Kokkola-Pietarsaari välin palvelutason kehittämistarpeet tukevat mahdollisen täydentävän vuorotarjonnan keskittämistä valtatielle 8, jossa nykyisinkin kesällä on kohtuullinen liikennetarjonta. Luodon suunnan liikenne ei kesälläkään tyystin lopu



Kuva 19. Kokkola-Edsevä-alueen työssäkäyntimatkat.

ja asiointitarpeita turvaa jokaisena arkipäivinä Luodon Vip-liikenne.

Mahdollisen lisäliikenteen keskittämistä valtatielle 8 tukee myös kaukoliikenteen kehittämistavoitteet. Kaukoliikennettä ja seudullista liikennettä yhdistävät vaihtopysäkit / potentiaaliset vaihtopysäkit sijaitsevat kaupunkikeskustoissa tai valtatie 8 varrella. Luodon Rantatie on sen sijaan merkittävä paikallinen yhteysväli

Tarkempi esitys valtatie 8 joukkoliikenteen kehittämistarpeista kuvataan laatukäytävätoimenpiteiden esittelyn yhteydessä.

Ähtävä-Pietarsaari

Liikkuminen ja potentiaalin profilointi

Osayhteysväliä suuntautuu runsaasti päivittäistä liikennettä Pietarsaaren keskustaajaman alueelle. Pääosa alueen työssäkäyntiliikenteestä suuntautuu joko Pietarsaaren tai enintään 500 metrin etäisyydelle

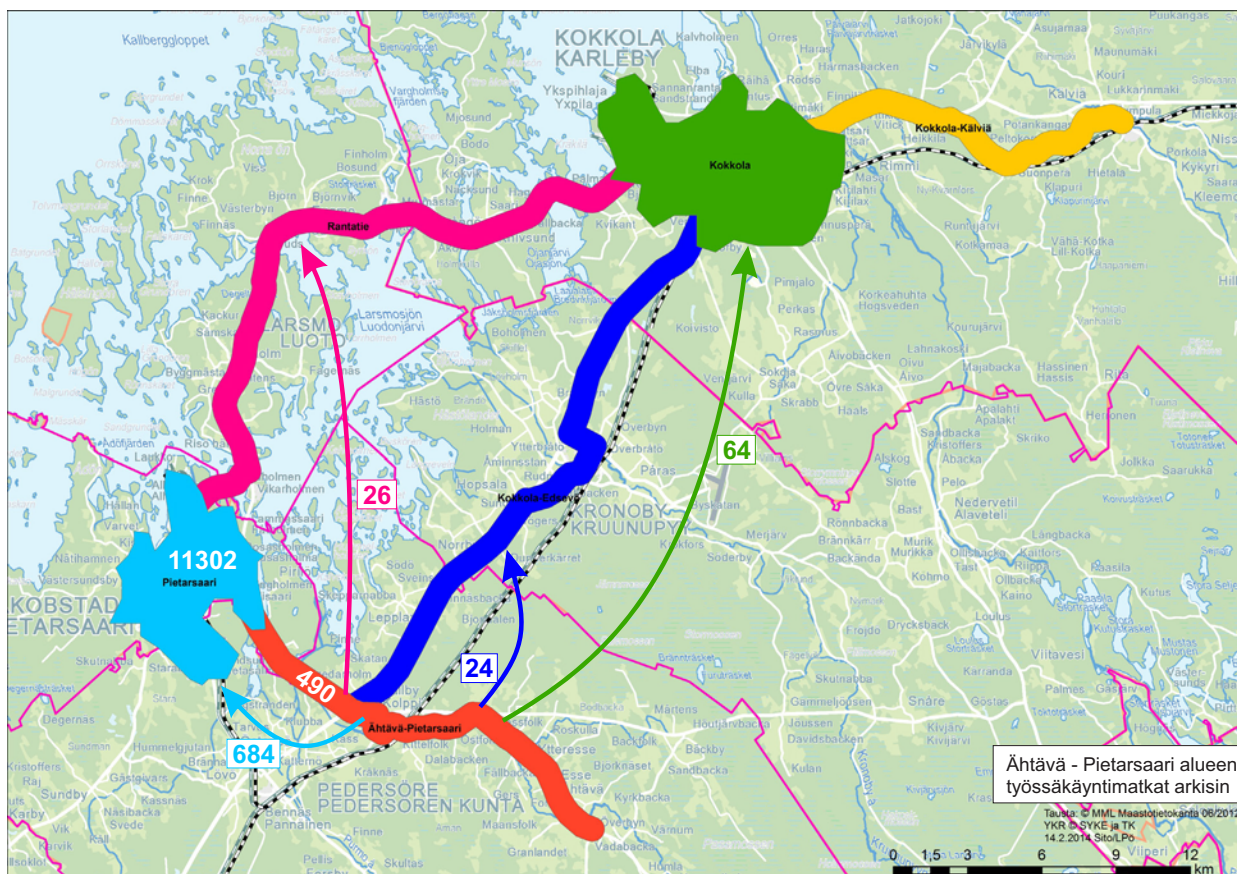
kantatiestä 68. Työssäkäynnin potentiaalista huolimatta osayhteysvälin liikennetarjonta on varsin maltillista ja keskittynyt koulupäivävuoroihin. Koululaisvuorojen käyttöaste on liikennöitsijöiden mukaan hyvä ja välillä linja-autot ovatkin täysiä. Työssäkäyntiliikenteen kasvu vaatisi todennäköisesti nopeasti lisää kalustoa ja / tai kokonaan uusia vuoroja.

Rantatielle tai Kokkola-Edsevä osayhteysvälille ei päivittäisiä työssäkäyntimatkoja juuri tehdä. Sen sijaan Kokkolan keskusta-alueelle suuntautuu 64 päivittäistä työmatkaa. Näiden yhteystarpeiden palveleminen olisi mahdollista esim. vaihdollisena Edsevön pikavuoropysäkin kautta.

Joukkoliikenteen osuuden kasvattaminen päivittäisasiointiin ja työssäkäynnin matkatyypeillä Ähtävä-Pietarsaari yhteysväliä edellyttäneen vuoromäärän selkää tarjonnan lisäämistä.

Fyysisen ympäristön toimenpiteet

Tämän selvityksen aikana eriteltiin eri käyttäjäryhmien palvelemisen kannalta alueen keskeisimmät laatukäy-



Kuva 20. Ähtävä-Pietarsaari-alueen työssäkäyntimatkat arkisin.

täväpysäkit. Kaikkien keskeisten käyttäjäryhmien ¹¹ kannalta tärkeimpiä pysäkkejä on tässä selvityksessä eritelty yhdeksän kappaletta. Näistä yhdeksästä pysäkestä viisi sijaitsee Ähtävä-Pietarsaari osayhteysvä- lillä. Edsevon pikavuoropysäkin kehittämistarpeet on jo aiemmin todennettu ja kustannusarviot tehty. Muut kehitettävät pysäkit sijoittuvat kantatielle 68 Enafolkin ja Klemetsin välille sekä Kolpin keskustielle.

Keskeisten laatukäytäväpysäkkien parannusohjel- malle hyvän tyyppipysäkkimallin antaa Luodon kun- nan alueella sijaitsevat uudet katokselliset pysäkit. Laatukäytävän pysäkkimallit yhdistettynä tapauskoh- taisiin liityntä- ja liikenneturvallisuusjärjestelyihin kun- tien ja ELY-keskuksen kanssa yhteisesti sopimassa järjestyksessä tarjoaa suunnitelmallisen ja priorisoi- dun polun tärkeimpien pysäkkikohteiden perusparan- nukselle.

Yhteysvälin kehittämistarve

Yhteysvälille sijoittuu moni väestöanalyysin perusteel- la valittu tärkeäksi luokiteltu pysäkki. Pysäkkijärjeste- lyt ja toimenpidetarpeet tulivat esille myös helmikuus- sa 2014 järjestetyssä liikennöitsijäneuvotteluissa. Pysäkit sijoittuvat pääosin kantatielle 68 Kolpin kes- kustapysäkkiparia lukuun ottamatta.

Yhteysvälin joukkoliikenne perustuu täysin koulu- päivi- ja viikkoliikenteelle, jolloin ympärivuotisen työssäkäynti- liikenteen käynnistäminen aiheuttaisi joko viranomai- selle vuorojen lisäostotarpeita tai koko yhteysvälin muuttamista PSA-liikenteeksi käyttöoikeussopimuk- sella. Yhteysvälillä on potentiaalia joukkoliikenteen käyttäjämäärän kasvun suhteen, mutta nykyinen vuo- rotarjonta ei tarjoa riittävää kustannustehokasta poh- jaa palvelutason merkittävälle parantamiselle. Sen sijaan liikenneturvallisuutta ja päivittäisiä koululaisten matkustusmukavuuteen liittyviä matkustusympäristön kehittämistoimenpiteitä suositellaan käynnistettäväk- si.

Luodon Rantatie

Liikkuminen ja potentiaaliprofilointi

Luodon Rantatien (749) joukkoliikenne perustuu pää- osin koululaisliikenteeseen. Kokkolaan ja pääosin

Pietarsaaren suuntautuva toisen- ja korkea-asteen opiskelijoiden käyttäjäryhmä on osayhteysvälillä toi- nen keskeinen pääasiakasryhmä. Työssäkäyntili- kenteen näkökulmasta Rantatien suunta synnyttää kaupunkikeskustojen jälkeen eniten päivittäisiä työs- säkäyntimatkoja. Pääkulkusuunta alueella on Pietar- saari. Rantatien suuntaisen vyöhykkeen sisäiset mat- kat ja Kokkolaan suuntautuvat matkat ovat toissijaisia työssäkäynnin kohteita. Rantatieltä ei juuri lähde työs- säkäyntiliikennettä muille osayhteysväleille.

Työssäkäyntiyhteydet toimivat Rantatiellä talvikau- tena. Päivittäistä kesäliikennettä on yksittäisiä vuo- roja. Kesäkaudella Luodon Vip-liikenne täydentää vuoroliikenteen tarjonnassa olevia puutteita. Seutu- lipputilastojen mukaan Luodossa ostetaan kuukau- sittain noin 10-12 seutulippua. Lippukysynnän tulisi tarjonnan perusteella olla huomattavasti suurempaa etenkin kouluvuoden aikana, jolloin joukkoliikenteen vuorotarjonta on 07:40–20:45 korkeaa peruspalvelu- tasoa, lähes keskitasoa.

Fyysisen ympäristön toimenpiteet

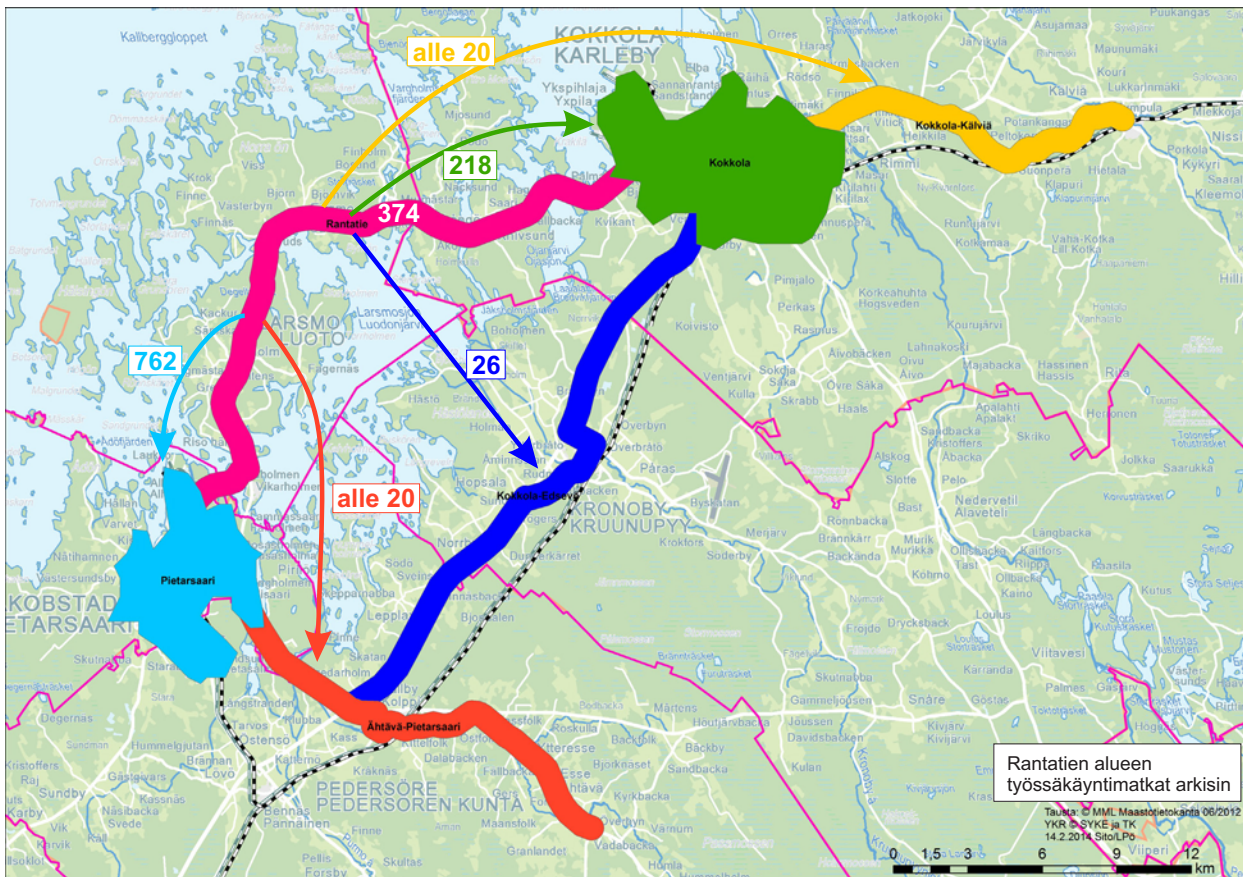
Luodon kunnan alueella sijaitsee useita suunnittelu- alueen laadukkaimpia pysäkkejä. Lisäksi neljä, kaik- kiaan yhdeksästä tärkeimmästä pysäkestä, sijaitsee Luodon kunnan alueella välillä Vikarholmen-Holm. Pysäkkitoimenpiteinä Rantatiellä tulisi ensisijaisesti panostaa ylä- ja alakoululaisten käyttämien pysäkki- ympäristöjen liikenneturvallisuuden parantamiseen. Alueen asutus ulottuu nauhamaisena koko tien pituu- delta, jolloin käytännössä jokaisen kylän kohdalta py- säkkiratkaisun ajankohtaisuus tulisi tarkistaa

Vikarholmenin pysäkki lähellä Pietarsaaren rajaa toimii hyvänä esimerkkinä pyöräparkkijärjestelyjen vuoksi. Pysäkin yhteyteen on rakennettu kiinteät ja tu- kevat pyörätelineet, johon pyörät on turvallista ja vai- vatonta jättää ennen linja-autoon nousemista.

Yhteysvälin kehittämistarve

Yhteysvälillä on joukkoliikenteen kannalta korkea po- tentiaalia työssäkäyntiliikenteen lisäämiseksi. Rajoit- teen toteuttamiselle asettaa lähes täysin kouluvuoteen sidottu liikennetarjonta. Kouluvuoden ulkopuolella ja koulujen lomapäivinä yhteystarjonta on erittäin vä- häistä. Alueen pääliikennöitsijä tunnistaa alueelta

¹¹ Asukkaat, työikäiset ja koululaiset/opiskelijat.



Kuva 21. Rantatieen alueen työssäkäyntimatkat.

lähtevän työssäkäyntiliikenteen potentiaalin joukko-liikennematkustuksen kasvattamisen kannalta, mutta näkee riittävän tarjonnan synnyttämisen vaativan suurehkoja taloudellisia resursseja. Osayhteysvälin liikennetarjonnan kehittämistä muille kuin koululaisille rajoittaa useat reittipoikkeukset / pääreitiltä poikkeaminen. Poikkeamia ei voida nykyisestä merkittävästi vähentää. Poikkeamat kasvattavat myös Kokkolan ja Pietarsaaren välistä ajoaikaa.

Kehittämistarve yhteysväliille kohdistuu pysäkkiympäristöihin, erityisesti aikatauluinformaation ja liikenneturvallisuuden parantamiseen. Joukkoliikenteen näkökulmasta Vip-liikenteen laajentaminen kesäkauteen koko Rantatieen kattavaksi ¹² olisi alueen saavutettavuutta parantava maltillisesti mitoitettu toimenpide. Tämä mahdollistaisi myös kesällä Kokkolan suunnan yhteyksien parantamisen. Varsinaiset työssäkäyntiyhteyksien kehittämistoimenpiteet ehdotetaan kohdistettavaksi valtatielle 8.

¹² Kokkola-Pietarsaari

Laatukäytävän määrittely ja seudulliset tarkennukset

Määrittely

Laatukäytäväsuunnitelmissa on perinteisesti tähdätty tiettyjen palvelutasotekijöiden mekanistiseen parantamiseen. Tällaisia toimenpiteitä ovat vuoromäärän lisääminen palvelutasotavoitteiden mukaisesti vaadituille vuorokaudenajoille¹³ ja laatukäytävän kattavat pysäkkien parannusohjelmat. Perinteiset laatukäytävätaavoitteet sopivat hyvin tilanteeseen, jossa vallitsee joko vahva markkinaehtoinen liikennetarjonta tai alueen joukkoliikenteen viranomaiset ovat päätyneet merkittävään palvelutason nostoon halutussa / halutuilla liikennekäytävillä. Viimeksi mainitussa tilanteessa on valmistauduttu myös investoimaan voimakkaasti kysynnän kasvattamiseen. Kokkolan ja Pietarsaaren seuduilla merkittävien lisäpanostusten kohdentaminen joukkoliikenteeseen nähdään haastavana.

Tämän selvityksen tavoitteet laatukäytävätoimenpiteiden määrittelyn suhteet ovat seuraavat:

- Laatukäytävän tarve ja tavoitteet? Mitä laatukäytävällä tavoitellaan ja kenelle toimenpiteet on suunnattu?
- Selvittää mitä laatukäytävä alueellisessa kontekstissa tarkoittaa ja mitä se edellyttää suunnitelma-alueella?
- Kuinka laatukäytävän palvelutason ja vuorotarjonnan tulisi erottua muusta alueen yhteystarjonnasta ja liikenneinfrastruktuurista?
- Mitä laatukäytävätoimenpiteillä voidaan saada aikaan ja kuinka se on tehtävissä?

Laatukäytävän tarve ja tavoitteet

Joukkoliikenteen laatukäytävän tarpeelle löydettiin työn aikana kolme perustetta:

- Pietarsaaren ja Kokkolan kaupunkien tavoitteet syventävästä MAL-yhteistyöstä ja kaupunkipari-ajattelusta. Tähän kytkeytyvät myös tavoitteet laajenevasta palveluverkkoyhteistyöstä.
- Edelliseen liittyen alueen asukkaiden tarve päiväasiointeihin kaupunkien välillä lisääntyä julkisen

palvelutuotannon yhteistyön syventyessä. Asiointitarpeeseen liittyy myös alueelle ominainen ruotsin- ja suomenkielisten koululaisten ja opiskelijoiden päivittäinen liikkumistarve Kokkolaan tai Pietarsaareen.

- Päivittäisten työssäkäyntiyhteyksien kannalta nykyinen vuorotarjonta ei takaa kouluvuodelle tai koulupäiville suunnitellun tarjonnan vuoksi riittävän palvelutasoa. Koko suunnittelualue on käytännössä yhtä ja samaa talous- ja työssäkäyntialuetta, jolla työvoima on tottunut liikkumaan kuntarajoista riippumatta. Tällä hetkellä joukkoliikenteeseen tukeutuva päivittäinen työssäkäynti on kohtuullisesta vuorotarjonnasta huolimatta mahdotonta.

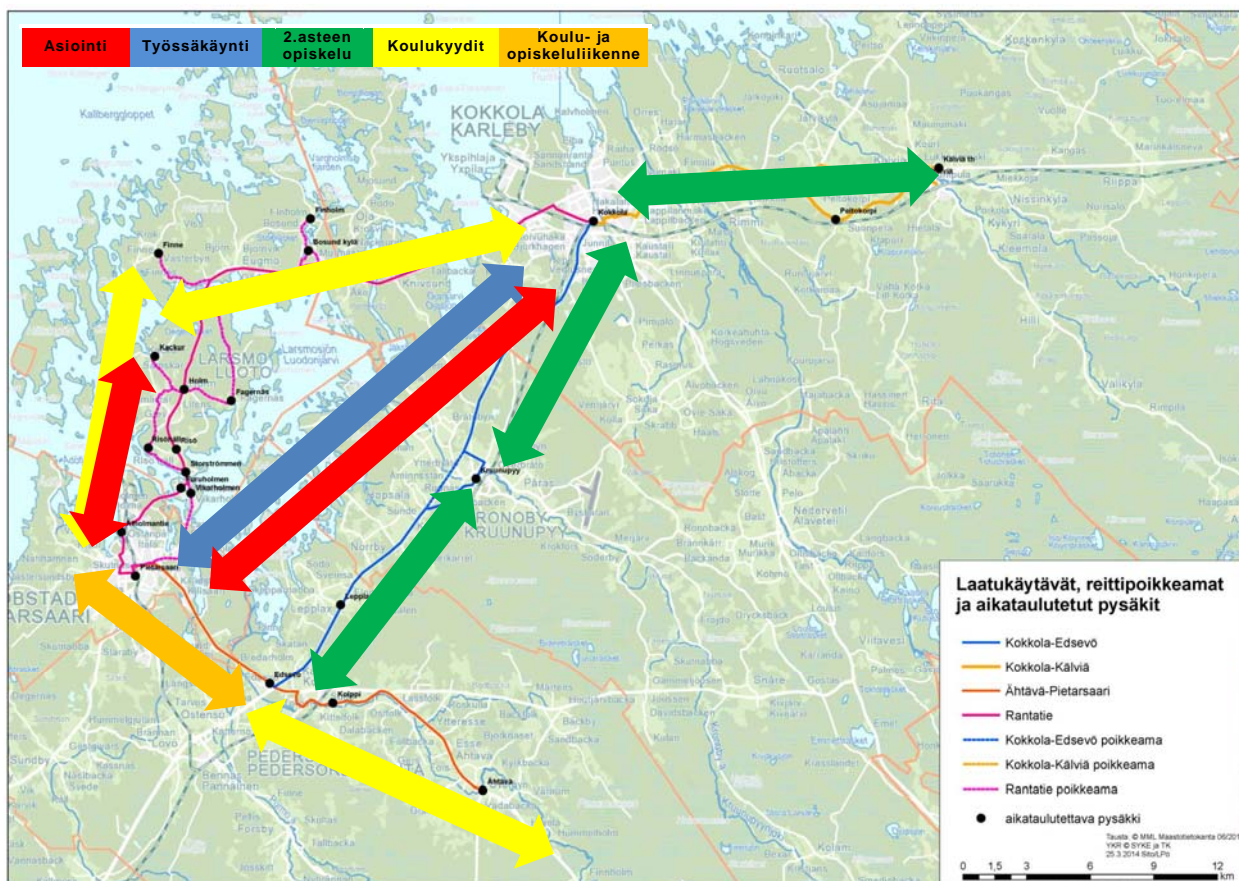
Edellisten perustelujen vuoksi joukkoliikennepalveluiden palvelutarjontaa ja kilpailukykyä henkilöauto-liikenteeseen verrattuna on perusteltua nostaa. Palvelutason nosto ja joukkoliikenteen käytettävyyden parantaminen on kuitenkin haasteellista, sillä nykyisen vuorotarjonnan pohjalla olevat koulukuljetustarpeet estävät suuret muutokset nykyisissä vuoroissa. Joukkoliikenteen toimivaltaisien viranomaisten ja alueen kuntien tulisikin palvelutason korottamiseksi lisättävä avoimeen joukkoliikenteeseen ohjattavia resursseja. Tällöin on taas vaarana, että ottamalla käyttöön PSA:n mukaiset menettelyt estävät liikenneoitsijävetoisen vuoro- ja lipputarjonnan kehittymisen alueella.

Laatukäytävä alueellisessa kontekstissa

Lähtöaineistoanalyysin (mm. tehdyt selvitykset ja ELY-keskuksen tilastot), paikkatietotarkastelujen, liikenneoitsijäpalaverin ja ohjausryhmässä käydyn keskustelun perusteella suunnittelualueen osayhteysvälikohtaista liikennekäyttäytymistä ja käyttäjätarpeita on teemoitettu asioinnin, työssäkäynnin, toisen asteen opiskelun, koulukyytitarpeiden ja yhdistetyn opiskelun ja koululaisliikenteen perusteella.

Kokkolan ja Pietarsaaren kaupunkikeskusten välillä tehdään säännöllisesti päivittäisasiointiin ja työssäkäyntiin liittyviä matkoja. Näiden matkatyyppien lisäksi

¹³ Vaatimus ns. tasatuntiaikataulusta



Kuva 22. Suunnittelualueen osayhteysvälien joukkoliikenteen asiakasryhmät ja arvioitu potentiaali.

yhteysväliille ja samalla koko alueelle tyypillisesti koulupäivinä ajettava liikenne palvelee opiskeluyhteyksiä Pietarsaaresta Kokkolaan ja ruotsinkielisen toisen asteen opintojen suorittamisessa yhteyksiä Kokkolasta Pietarsaaren suuntaan.

Kälviä-Kokkola, samoin kuin Kokkola-Kruunupyö-Edsevä ovat opiskeluliikennepainotteisia joukkoliikenteen matkustuksen osalta. Kruunupyöstä Kokkolaan suuntautuu suomenkielisten pääopiskelumatkat ja vastaavasti ruotsinkielisten Edsevästä Pietarsaaren.

Ähtävä-Kolppi-Pietarsari osayhteysväliillä liikenne perustuu Kolppiin saakka pääosin lyhyen matkan koululaisliikenteestä. Kolppi-Edsevästä Pietarsaaren suuntaan mukaan sekoittuu myös opiskeluliikennettä. Työssäkäyntiliikennettä on eteläisellä käytävällä vähän johtuen puutteellisesti ja vain kouluvuoden aikaan toimivasta vuorotarjonnasta.

Luodon Rantatien suunnan liikenne perustuu lähes yksinomaan koululaisvuoroihin, mutta varsinkin Pie-

tarsaaren ja Larsmo/Holmin välille mukaan sekoittuu myös asiointiliikennettä. Alueella toimii myös oma asiointiliikenteeseen kohdennettu kutsuhajautuva palvelu, Luodon Vip-liikenne. Rantatien suunnan vuoroilla koululaiset vaihtuvat useaan otteeseen oppilaaksi-alueiden mukaan. Luodossa toimii tällä hetkellä neljä alakoulua¹⁴ ja yksi ruotsinkielinen yläkoulu Holmissa. Suomenkieliset yläkoululaiset käyvät peruskoulunsa loppuun Pietarsaareissa.

Työssäkäyntiliikenteen potentiaali painottuu erityisesti kahden kaupunkikeskuksen välille ja pienemässä mittakaavassa Kokkola-Edsevä ja Rantatien osayhteysväleille. Rantatien suunnan liikenteen kehittäminen laatukäytävänä on erittäin hankalaa, johtuen tällä hetkellä hyvin toimivasta ja markkinaehtoisesta lähinnä kouluja / koululaisia palvelevasta liikennetarjonnasta. Reittien siirtämisellä runkoreitille, matka-ajan nopeuttamisella ja vuorojen lisäämisellä ei välttämättä saataisi kustannustehokkaita tuloksia.

¹⁴ Bosund skola, Näs skola, Holm skola, Risö skola.

Kustannustehokkuudella tarkoitetaan tässä yhteydessä panostuksia perustelevaa käytön lisääntymistä.

Kokkola-Edsevä osayhteysväli perustuu alueellisen liikenteen lisäksi pikavuoroliikenteeseen, joka tuo ympärivuotisen liikenteen perustarjonnan alueelle, jolla ei vastaavia reittipoikkeamia ole kuin Rantatiellä. Tällä perusteella valtatie suunta vaikuttaa lupaavamalta laatukäytävä toimenpiteiden kohdealueelta kuin Rantatie, varsinkin, jos Ähtävän suunnan liikennetarjontaa saataisiin sidottua kokonaisuuteen joko suorina yhteyksinä tai vaihdollisina Edsevän kautta. Valtatien kautta ajettaessa matka-aika on noin 5 minuuttia nopeampi nykyliikenteessä kuin Rantatien suunta.

Joukkoliikenteen varsinaista laatukäytävää, jolle rakennetulla palvelutasolla tavoiteltaisiin selkeästi nykyistä korkeampaa vapaaehtoisten matkustajien asiakasmäärää, ei alueella ole. Kokkolan ja Pietarsaaren kaupunkeihin päästä-päähän matkaaville reitti- ja jopa vuorovaihtoehdot sisältävät yllättävän vähän vaihtelua, toki pieniä eroja löytyy.

Laatukäytävällä voitaisiin tarkoittaa alueen kontekstissa vähintään sitä, että Kokkolan ja Pietarsaaren nopeita työssäkäyntiyhteyksiä keskitettäisiin enemmän valtatie suuntaisesti, jota Rantatien koululais- ja asiointivuorot täydentäisivät. Kesäliikenteessä nopeita työssäkäyntivuoroja tulisi olla vähintään juhannukselle ja syksyn liikennöintikauden olisi alettava jo elokuun alussa. Osa läpiajavasta liikenteestä voisi tavoitetilassa olla Kälviä-Kokkola-Kruunupyy-Pietarsaari -liikennettä. Kesäkuun lopun ja heinäkuun nopean liikennetarjonnan puutteita voitaisiin korvata Rantatien suuntaisella kaupunkien välisellä kutsuhajautuvalla liikennepalvelulla, jonka voisi rakentaa nykyisin Luodon Vip-liikenteen pohjalle.

Yksinkertaistettuna edellä kuvattu toimintamalli voisi tarkoittaa osayhteysväleillä seuraavia ratkaisuja:

- Kälviä-Kokkola: Osa koulupäivävuoroista hankittaisiin pidennetyille talven liikennöintikaudelle (M-P). Terminaalipisteen jatko mahdollisesti Pietarsaareen saakka täydentämään valtatie 8 suuntaista tarjontaa.
- Kokkola-Kruunupyy-Edsevä-Pietarsaari: Työssäkäynnin ruuhkatunteina joko liikennöitsijä- tai viranomaisvetoisesti täydentävien nopeiden vuorojen lisääminen aamun ja iltapäivän tunteihin. Mikäli yhteysväli jää reittiliikenneluvulle, niin liikennöitsijävetöisen työssäkäyntilipputuotteen kokeilun edistäminen neuvotteluilla.
- Ähtävä-Pietarsaari: Kouluvuoden liikenteen pidentäminen juhannukselle ja vaihtoyhteyksien tarjoaminen Kokkolan suunnan liikenteeseen

esimerkiksi Edsevän kautta vaihdollisina. Edsevän vaihdot vaatinevat Ähtävä-Pietarsaari liikenteen aikataulumuutoksia. Tarve vaihdollisille Kokkolan yhteyksille selvitettävä ennen muutoksia.

Luodon Rantatie: Rantatien suuntainen liikennetarjonta jatkuisi kuten nykyään. Kesällä (juhannuksesta heinäkuun loppuun) vuorotarjontaa täydennetään Vip-liikenteen tyyppisellä kutsuhajutulla palvelulla koko Rantatielle Pietarsaaresta-Kokkolaan saakka. Tällöin varmistettaisiin riittävä tarjonta Rantatiellä Kokkolan suunnan asiointeihin. Valtatien suuntainen pikavuoroliikenne toimii runkona nopeille yhteyksille, jota täydennetään maltillisilla ostoilla.

Laatukäytävän palvelutason ja vuorotarjonnan erottuminen muusta liikenteestä

Mikäli suunnittelualueella päätetään lanseerata joukkoliikenteen laatukäytävä, tavoitteeseen johtavilla toimenpiteillä on vastattava toisaalta suurimpien nykyliikenteen ongelmien korjaamiseen ja kokonaisvaltaiseen palvelun laadun parantamiseen uusien käyttäjryhmien houkuttelemiseksi.

Yksittäisten toimenpiteiden tulee perustua kuntien, liikennöitsijöiden ja ELY-keskuksen yhdessä sopiman tavoitetilan toteuttamiseen. Yksittäisten parannusten tulisi kytkeytyä toinen toisiinsa ja nostaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta kokonaisvaltaisesti, ei vain vuorotarjontaa hieman hiomalla ja yksittäisiä pysäkkejä parantamalla. Laatukäytävän liikenteen tulee erota muusta alueen joukkoliikenteestä ennustettavuuden, helppokäyttöisyyden, oheispalveluiden ja infrastruktuurin laadun osalta tavanomaisesta, lähinnä pakko-käyttäjille suunnatusta koulupäiväliikenteestä.

Yksittäisiä vuorojen lisähankintoja, liikennöintikauden pidennyksiä ja keskeisten pysäkkien saneeraus voidaan toteuttaa ilman laatukäytäväsuunnitelmaa. Laatukäytävän hyödyt tulisi nähdä muutoinkin kuin pelkästään joukkoliikennetarjonnan ja sitä kautta varsin pienen asiakasryhmän työssäkäyntimahdollisuuksien parantumisena. Laatukäytävä-hankkeelle suunnittelualueella on hyvät lähtökohdat, sillä alueella ei laatukäytävällä olla yhdistämässä ns. nukku-mälähiötä ja keskuskaupunkia, vaan kaksi toisissaan käytännössä kiinni olevaa kaupunkia. Työssäkäynnin keskipituus Kokkolan ja Pietarsaaren kokoisissa kaupungeissa henkilöliikennetutkimuksen mukaan on noin 20 kilometriä, kaupungit ja lähikunnat kuuluvat käytännössä saman työssäkäyntialueen ydinseutuun.

Palvelutason ja vuorotarjonnan tavoitteet tulisi asettaa yhtenäisesti kaikissa suunnitelma-alueen kunnissa ja Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen kesken. Tavoitteena tulisi olla esimerkiksi rakennemalli- ja kaupunkistrategioiden kanssa yhtä jalkaa toteutuva alueen sisäistä integraatiota lisäävä joukkoliikenteen kasvojen kohotus. Yhtenä välitavoitteena alueelle voisi olla Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen asettaman palvelutasosuunnitelman tavoitevuosi 2018. Lopullinen tavoite, jota on mahdollista välivaiheessa tarkistaa, voisi olla esimerkiksi vuodelle 2023.

Joukkoliikenteen palvelutarjonnan näkökulmasta laatukäytävän tulisi erottautua muusta alueen liikenteestä seuraavilla kriteereillä:

- Työssäkäyntiin ja päivittäisasiointiin soveltuvien vuorojen määrä
- Monipuoliseen asiointiin soveltuva kalusto, mieluiten matalalattia (saattaa olla kustannussyistä vaikea toteuttaa)
- Pidempi liikennöintiäika
- Henkilöauton kanssa kilpailukykyinen matka-aika
- Ajantasainen, huolellisesti suunniteltu informaatio, jota on tarjolla kokooma-aikatauluista ja reittikartoista pysäkkitasolle saakka
- Pysäkkien varustelu ja viihtyisyys vastaa alueen parhaita käytäntöjä (Luodon pysäkit esimerkkeinä)

Laatukäytävän joukkoliikenteen tulisi näkyä asiakkaille seuraavanlaisina hyötyinä:

- Matkustusvarmuuden ja -mukavuuden lisääntyminen
- Ennakoitavuuden paranemisena
- Käytettävyyden paranemisena. Reittien ja vuorojen tarkistaminen ei vaadi analyytikon koulutusta.
- Vuorotarjonta on säännöllistä ja matkat ennustettavia
- Matkustusaika vähenee, matkustaminen on nopeaa
- Varmuus. Työssäkäynti on mahdollista vuodenajasta ja koulujen lomapäivistä riippumatta

Laatukäytävän joukkoliikenteen tulisi näkyä alueen kunnille seuraavanlaisina hyötyinä:

- Maankäytön suunnittelun laadun paraneminen. Joukkoliikenteen korkean palvelutason käytävä on päätetty ja yhdessä sovittu. Tiivistämiselle, työpaikka- ja kaupankaavoitukselle luotu hyvät eväät.
- Maan arvon kasvu ja houkuttelevuuden lisääntyminen hyvien liikenneyhteyksien varrella. Mahdollisuus erilaistaa myyntiviestinnässä alueita eri asiakasryhmille.

- Vähentää henkilöautojen tarvetta ja alentaa alueen päästöjä
- Lisää keskusten välistä palveluiden ja elinkeinon elämän integraatiota

Seudulliset tarkennukset

Toukokuun 2014 aikana projektin ohjausryhmän jäsenille toteutettiin kysely- ja kommentointikierros liittyen joukkoliikenteen laatukäytävän alueellisen tarpeeseen ja sitä tukevien toimenpiteiden priorisointiin. Tavoitteena kyselyllä oli saavuttaa realistinen kuva kuntien ja ELY-keskuksen mahdollisuuksista ja valmiudesta panostaa joukkoliikenteen palveluiden parantamiseen alueella. Kysely- ja kommentointikierroksen kysymykset olivat:

Laatukäytävän tarve

- Onko alueella tarve paremmille joukkoliikenneyhteyksille?
- Voidaanko joukkoliikenneyhteyksien laatutasoon ja houkuttelevuuteen vaikuttaa tiedossa olevilla toimenpiteillä?
- Kehittämistoimenpiteitä olisi syytä keskittää yhdelle päärunkoreitille? (valitaan joukkoliikenteen kehittämiseksi selkeä painopistealue)

Laatukäytävän sijainti ja liikennekäytävä (Rantatie vs. vt8)

Laatukäytävän määrittelyn mahdolliset vaikutukset

- Millaisia positiivisia vaikutuksia näette laatukäytävän valinnan aiheuttavan joukkoliikenteen käytölle ja aluekehitykselle.
- Millaisia negatiivisia vaikutuksia näette laatukäytävän valinnan aiheuttavan joukkoliikenteen käytölle ja aluekehitykselle

Toteutusvaihtoehtojen 1 ja 2 tavoitteet ja toimenpiteet

- Kuinka realistisina näette täydentävät joukkoliikenteen hankinnat toimenpidevalikoimassa (Lisäkustannuksia alueelle yhteensä n. 60 000 €/vuosi)?
- Kuinka realistisena näette uusien työssäkäynnin joustoa tukevan vuorotarjonnan voimakkaamman lisäämisen (Lisäkustannuksia alueelle vähintään n. 160 000 €/vuosi)?
- Kuinka realistisena näette laatukäytävän suuntaisen liikenteen ottamisen kokonaan joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen haltuun PSE:n mukaisilla menettelyillä?
- Toteutusvaihtoehdon 2 toteuttaminen: Vastaa rakennemalli- ja kehitysvyöhykeselvityksessä

sovittuihin tavoitteisiin. Onko kuntien mahdollista alueellanne sopia yhteisestä maankäyttö- ja liikenneohjelmasta?

- Pysäkkiohjelma kunnat: Millaisilla investointitoimilla pysäkkiparannuksiin katuverkolla voidaan kunnassanne varautua 2014–2018 (dian nro. 3 alue)? Yhden laatukäytäväpysäkin toteuttaminen maksaa nykykunnosta riippuen 500 – 15 000 € (täysin uusi pysäkki)
- Pysäkkiohjelma ELY: Millaisilla resursseilla valitulla laatukäytävällä ELY voi olla mukana pysäkkiverkon kehittämisessä?
- Informaation parantaminen: Mielestänne kriittisimmät ratkaisua vaativat puutteet joukkoliikenteen informaatiossa ja organisaationne valmius / mahdollisuus olla mukana niiden ratkaisemissa

Yhteistyö kuntien ja ELY-keskuksen / liikennöitsijöiden kesken

- Tuleeko laatukäytäväsuunnitelmassa ehdottaa kuntien ja ELY-keskuksen kustannusjakomallia laatukäytävän joukkoliikenteen kehittämisessä.
- Kannustaisiko kustannusjakomalli kuntaanne panostamaan joukkoliikenteen matkustusympäristön ja palvelutarjonnan kehittämiseen?
- Esitetty toimintamalli markkinaehtoisien kausilipputuotteen varmistamiseksi vuodesta 2015 alkaen ilman PSA-menettelyä: Pidätkö mallia kehittämiskelpoisena / realistisena alueen liikennöitsijätuntien?

Laatukäytävätoimenpiteiden vaiheistus ja hyväksymismenettely

- Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät / ensin toteutettavat toimenpiteet, joihin resurssit tulisi kohdentaa?
- Millä tavoin / perusteluilla ehdotetut toimenpiteet tulisi organisaatiossanne käsitellä, jotta niiden toteuttamisen todennäköisyys olisi suuri? Minkä tahon tulisi hyväksyä laatukäytävätoimenpiteet?

Seuranta ja vuosittavoitteet:

- Kuinka vuosittavoitteiden toteutumista tulisi seurata? Onko esim. alueellinen joukkoliikennetyöryhmä toimiva taho koordinoimaan toimenpiteitä?

Ohjausryhmässä edustettuina olevat tahot Kruunupyyn kuntaa lukuun ottamatta vastasivat kyselyyn, joista keskeiset havainnot on tiivistetty alla olevaan taulukkoon.

Kokkolan ja Pietarsaaren seudun kunnilla ja Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksella on yhtenevät näkemykset siitä, että joukkoliikenteen parantamiselle ja laatukäytävätoimenpiteiden toteuttamiselle on selkeä tarve. Toimenpiteet tulee vain asettaa siten, että mahdollisimman pienillä investoinneilla saadaan mahdollisimman suuri vaikuttavuus kaikissa asiakasryhmissä.

Kommenteissa kärkitoimenpiteiksi, joiden toteuttamisella laatukäytäväsuunnitelman toteuttaminen tulisi aloittaa nostettiin seuraavat:

- Informaation ja käytettävyyden kokonaispaketti (pysäkit, terminaalit, tulosteet, netti ja mobiilipalvelut). Helppokäyttöisyyden ja havainnollisuuden korostaminen kaikessa materiaalituotannossa. Tässä yhteydessä Kokkolan matkakeskus-hankkeen kanssa tehtävä yhteistyötä
- Valtatien 8 suuntaisen työssäkäynnin mahdollistavien nopeiden lisävuorojen hankinta asteittain vuoteen 2018 mennessä
- Pysäkkien parannukset nykyisten määrärahojen puitteissa, mutta kohdentaen laatukäytävälle (pienemmillä kunnilla usein yksi pysäkki vuosiohjelmassa). Pysäkkien investointiohjelmassa tämä huomioitava
- Kunnanhallitukset, joiden jälkeen kunnanvaltuustot hyväksyvät joukkoliikennesuunnitelman niiltä osin, kun kysymyksessä ovat investointitarpeet. Investointitarpeiden oltava maltillisia

Taulukko 12. Laatukäytävän tarve ja toimenpiteiden kohdennus. Kommentointikierroksen tulokset toukokuulta 2014.

Kuntakommentoinnin tulokset 28.5.2014: Kälviä-Kruunupyy-Kokkola-Pietarsaari-Pedersöre-Luoto laatukäytäväselvitys

Toimenpiteiden tarve, vaikutukset tai toteutettavuus (Positiivinen / Negatiivinen / Neutraali)	Etelä-pohjanmaan ELY-keskus	Luoto	Kokkola	Kruunupyy	Pedersöre	Pietarsaari
Laatukäytävän tarve				-		
Laatukäytävä toimenpiteiden keskittäminen yhdelle pääväylälle				-		
Valtatien 8 vaihtoehdon valinta kehitettäväksi käytäväksi				-		
Laatukäytäväpanostusten vaikutukset joukkoliikenteen käyttäjille				-		
Laatukäytäväpanostukset vaikutukset aluekehitykselle				-		
Vaihtoehto 1: Maltillinen kehittäminen				-		
Vaihtoehto 2: Laaja investointi- ja maankäyttökokonaisuus				-		
Käytettävissä resursseja liikennetarjonnan kehittämiseen				-		
Käytettävissä resursseja pysäkki-infran kehittämiseen				-		
Käytettävissä resursseja informaation parantamiseen				-		
Kustannusjakoperiaatteen esittäminen kuntien ja ELY-keskuksen välillä				-		
Usko laatukäytävän liikennetarjonnan markkinaehtoiseen kehittämiseen				-		
Seuranta ja toteutusvastuu alueelliselle joukkoliikennetyöryhmälle				-		
Positiivinen	11	4	11	0	9	6
Negatiivinen	1	9	1	0	3	4
Neutraali	1	0	1	0	1	3
Yhteensä	13	13	13	0	13	13

- Alueellinen joukkoliikennetyöryhmä vastaa laatu-käytäväsuunnitelman toteuttamisen vuosiohjelman laadinnasta ja seurannasta. Välitavoitteena vuoden 2018 loppu

Seuraavat asiat eivät keränneet varauksetonta kannatusta:

- Kuntien ja ELY-keskuksen mahdollisuudet panna merkittävästi rahallisesti liikennemäärän kasvattamiseen epäilyttävät
- Laatuikäyttötoimenpiteiden priorisointi vain yhdelle liikennekäytävälle – kuinka palvelutaso turvataan muualla, jos resursseja siirretään / keskitetään merkittävästi?
- Liityntäpysäköinti- ja matkaketjukursumykset edelliseen liittyen. Kokkolan yhteydet turvattava myös Rantatiellä
- Kustannusjakoperiaatteen (ELY ja kunnat) esittämiseen tässä vaiheessa suhtaudutaan kriittisesti

Laatukäytävän toimenpidesuunnitelma

Tavoitteet ja toimenpiteiden ajoitus

Suunnittelualueen Kälviä-Kruunupyy-Kokkola-Pietarsaari-Luoto joukkoliikenteen laatukäytävän tavoitteiksi ehdotetaan kahta vaihtoehtoa laatukäytävän toteuttamismallia. Vaihtoehto 1 tarkoittaa nykyisen liikenteen varaan tukeutumista ja maltillisia parantamistoimenpiteitä keskitasoisen joukkoliikenteen palvelutasotavoitteen saavuttamiseksi vuoden 2018 loppuun mennessä. Vaihtoehto 2 kuvaa sellaista tavoitetta, jossa Elämänlaatu 2040 ja Kokkola-Pietarsaaren kehitysvyöhykeselvityksessä asetettuja alueen kilpailukykyä tukevia tavoitteita ryhdytään viemään käytäntöön esimerkiksi vuoteen 2023 mennessä. Laatukäytävätoimenpiteiden suunnittelupohjaksi ehdotetaan tässä selvityksessä mallia, jossa maltillisimmilla vaihtoehtoon 1 tukeutuvilla toimenpiteillä rakennetaan joukkoliikenteen kilpailukyvyllä pohjaa. Vaihtoehdon 2 toimenpiteillä kasvatetaan kysyntää ja parannetaan työssäkäynnin kannalta keskeisten työssäkäyntialueiden saavutettavuutta lisäostoilla sekä seudullisessa että paikallisessa liikenteessä.

eiden saavutettavuutta lisäostoilla sekä seudullisessa että paikallisessa liikenteessä.

Ensimmäisessä vaiheessa laatukäytävän palvelutasoa ehdotetaan nostettavan kuvassa 23 esitetyn periaatteen mukaan.

Suunnittelualueen väestö on joukkoliikennepalveluiden kasvupotentiaalin näkökulmasta keskittynyt kahteen suurempaan kaupunkikeskukseen. Tässä selvityksessä eritellyillä osayhteysväleillä syntyy runsaasti päivittäisiä matkoja, jotka täydentävät keskusta-alueiden välistä kysyntää. Kysyntäpotentiaalin muuttaminen konkreettiseksi joukkoliikennepalvelusynnäksi on erittäin haastavaa osayhteysväleillä.

Laatukäytävän muodostamisen periaatteeksi ehdotetaan kahden kaupunkikeskustan välisen liikenteen, infrastruktuurin ja informaation parantamista niin, että toimenpiteet keskitetään valtatielle 8. Informaatioon liittyvät toimenpideehdotukset koskevat koko suunnittelualuetta. Erityiskohteina valtatie 8 suuntaisella laatukäytävällä tunnistetaan Kruunupyyn keskusta, Edsevon pysäkkialue ja Kolpin-Ähtävän suunnan liikenteen kytkeminen laatukäytävään. Pedersören

Taulukko 13. Laatukäytävän toteuttamisen kaksi vaihtoehtoa tai osavaihtoa.

Vaihtoehto 1		Vaihtoehto 2
Maankäyttö- ja kaavoitusperiaatteet	Ei toimenpiteitä	Kehitysvyöhykeselvityksen ja Elämänlaatu 2040 mukaisen joukkoliikennetarjonnan kehittyminen edellyttää vahvaa asumisen painopistealueen muuttamista joukkoliikenteen laatukäytävän varrelle. Kuntien tehtävä tästä yhteissopimus.
Liikennetarjonta	Pidennetään liikennekautta, hankitaan muutama työssäkäyntiä tukeva lisävuoro (60 000 €/ vuosi)	Edellisten lisäksi hankitaan liikennöintiajalle tiheämpää vuoroväliä (saapuminen 6:00, 7:00, 8:00 ja 9:00) Paluu 15:00, 16:00 ja 17:00). n. 160 000 – 170 000 €/ vuosi
Infrastruktuuri	Korjataan kriittisimpinä puutteina infotaulut ja pienet liikenneturvallisuutta tukevat pysäkkitoimenpiteet valtatie 8 ja kantatien 68 osuuksilla. 25 000 €	Toteutetaan laatukäytävän kaikkiin valittuihin pysäkkeihin tarvearvioin mukainen toimenpide. Edellisten lisäksi kustannuksia n. 10 000 €
Informaatio	Toteutetaan viestintäsuunnitelma Toteutetaan pysäkki- ja terminaaleihin sijoitettavat suunnittelualueen kokooma-aikataulut ja reittikartat Toteutetaan netti- ja mobiilipohjainen reitti- ja aikataulusovellus	Toteutusvaihtoehto sama
Lipputuotteet	Pyritään markkinaehtoisien lipputuotteen syntymiseen liikennöitsijävetoisesti Varmistetaan edullisten lipputuotteiden säilyminen työmatka- ja päivittäisasiointiliikenteessä.	Toteutusvaihtoehto sama

kunnan Pännäisten taajaman yhteystarjonta Pietarsaareen on ilman erillistoimenpiteitäkin erittäin hyvä, johtuen rautatieasemien välisestä yhteysbussiliikenteestä.

Tavoiteltavat asiakashyödyt

Työn aikana ja erityisesti helmikuussa 2014 pidetyn liikennöitsijäpalaverin muodostui selkeä käsitys siitä, että kehittämistoimenpiteet, joita laatukäytäväsuunnitelman kautta tullaan ehdottamaan, tulisi koskea mahdollisimman monipuolisesti kaikkia asiakasryhmiä. Asiakasryhmistä suurimpia ovat tällä hetkellä koululaiset ja opiskelijat. Aikuisseutulippuja ostetaan seudulla eniten Pietarsaareissa.

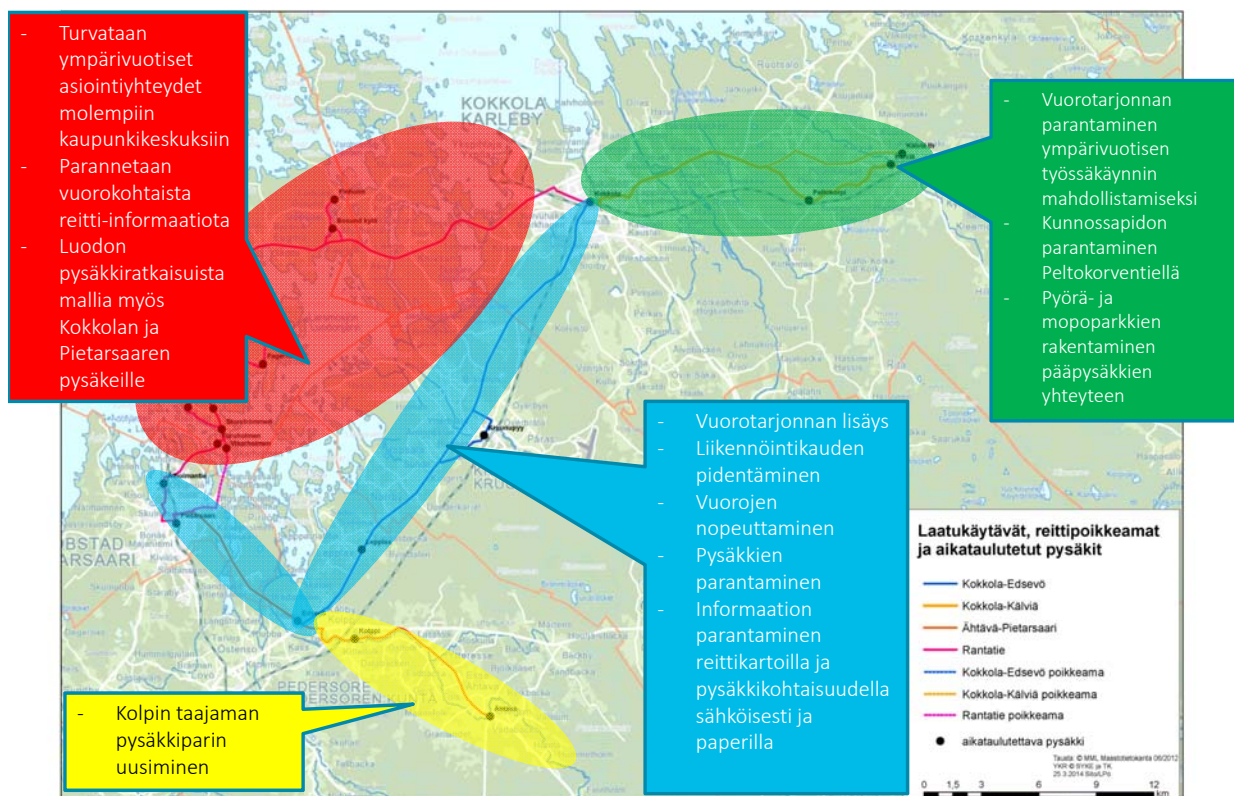
Asiakasryhmien tyypittely ja liikennepalveluiden erityiskohdennus tietyllä tarkalle asiakasryhmälle ei välttämättä sovellu suunnittelualueen palvelutarjonnan kehittämisen pohjaksi. Liikennepalveluita käytävä massa on niin sanottujen pakkokäyttäjryhmien ulkopuolella kovin pieni. Liikennetarjonnan ja tukitoimenpiteiden kohdentaminen erityisesti työssäkäyntiliikenteen ja pendelöijien näkökulmasta pahimmissa tapauksissa heikentäisi koululaisten ja opiskelijoiden kokemaa palvelutasoa. Erityisesti Rantatien liikenne-

tarjonta perustuu lähes yksinomaan koululais- ja opiskelijaliikenteeseen, minkä vuoksi reitit poikkeavat paljon pääreitiltä. Liikennöitsijöiden markkinaehtoisesti ajama liikenne palvelee hyvällä asukaspeitolla koko aluetta. Nopeita ympärivuotisia työssäkäyntivuoroja ei käytännössä ole, mutta yhteyden pakkokäyttäjille liikennepalvelu on riittävä.

Asiakashyötyinä vuoteen 2018 ulottuvalla tavoitejaksolla haetaan työssäkäyntiyhteyksien parantumista Kälviä-Kokkola-Kruunupyy-Edsevö-Pietarsaari käytävällä tukeutuen valtateihin 8 ja 28. Nopeita työssäkäyntivuoroja lisätään aamun ja iltapäivän tunteina ja työssäkäynnin mahdollistamaa liikennetarjontaa muutetaan ympärivuotiseksi. Kausilipputuotteen asiakaspotentiaali laajenee, kun liikennetarjontaa on jatkossa myös koulujen lomakausien ulkopuolella. Toisen tai kolmannen auton hankinta ei johdu puutteellisesta joukkoliikennetarjonnasta.

Asiakkaalle tavoiteltavan hyödyn voi pukea asiakaslupauksen tasolle seuraavasta. Asiakslupaus ohjaa kaikkea suunnittelua.

Joukkoliikenteen palvelut tarjoavat heinäkuun lomakautta lukuun ottamatta 7:00-17:00 väliselle ajalle toimivat työssäkäyntiyhteydet Kokkolan ja Pietarsaaren kaupunkien, sekä Kälviän ja Kokkolan väleille. Matkustusympäristön taso päätter-



Kuva 23. Vaihtoehtoon 1 mukaiset suunnitteluperiaatteet eri osayhteysväleille.

minaaleissa ja taajamien läheisillä pysäkeillä paranee. Pyörät saa jatkossa entistä kätevämmiin jätettyä sille osoitetulle paikalle lähipysäkin viereen. Informaation saanti joukkoliikennepalveluista kaupunkien internet-sivuilla ja pysäkeillä paranee.

Liikenne

Liikennetarjontaa ehdotetaan parannettavaksi maltillisesti Pietarsaaren ja Kokkolan välillä. Lisäksi yksittäinen toimenpidekohde on Luodon Rantatien kesäajan tarjonnan vahvistaminen kutsuhjatulla palvelulla. Kokonaisuudessaan asiakaslupauksen täyttäminen liikennetarjontaa lisäämällä vaatii noin 60 000 euron vuosirahoituksen lisäämisen, mikäli hankinnat toteutettaisiin PSA-menettelyllä. Markkinaehtoisen ratkaisun tilanne selviää vuosien 2014–2015 kokemusten perusteella, kun liikennöitsijöillä ja viranomaisilla on enemmän käytännön kokemusta uudesta liikennöintimallista siirtymäajansopimusten päättymisen jälkeen.

Nopean liikennetarjonnan lisääminen tarkoittaa suunnittelualueella enintään 45 minuutin matka-aikaa Kokkolan ja Pietarsaaren terminaalipisteiden välillä. Nopean työssäkäynnin mahdollistama liikenne liikenei aina Kruunupyyn keskustaaajaman ja Edsevön pikavuoropysäkin kautta. Vuorotarjonnan kehittäminen asiakaslupauksen täyttämiseksi tarkoittaa vähintään kahden täysin uuden vuoron hankintaa ja viiden vuoron liikennöintiajan pidentämisestä. Lisäksi suunnitelmassa on pieniä vuorojen aikatauluihin liittyviä muutostarpeita.

Luodon Rantatien suuntaisen liikenteen palvelutason turvaamiseksi tässä selvityksessä on ehdotettu Luodon Vip-liikenteen tyyppisen kutsuhjatun joukkoliikenteen käynnistämistä Pietarsaaren lisäksi myös Kokkolan suuntaan.

Liikennetarjonnan kehittämis ehdotusten perusmalli on kokonaisuudessaan tämän selvityksen liitteenä (Liite 5). Liitteessä on esitetty myös vaihtoehdon 2 vaatimat investointitarvearviot. Näiden vuosikustannusarvio on noin 160 000 €.

Liikennetarjonnan kehittämisessä on jo varhaisessa vaiheessa tehtävä yhteistyötä alueen liikennöitsijöiden kanssa. Nykyisten siirtymäajan vuorojen aikataulumuutostarpeista ja liikennöintikausien mahdollisen pidentämisen vaikutuksista tulee tehdä riittävän tarkka analyysi siitä, onko viranomaisen syytä

ottaa liikenne haltuun ja esimerkiksi muuttaa liikenne käyttöoikeussopimuserusteiseksi, vai riittääkö liikennetarjonta vastaamaan jo nykyisellään keskeisten asiakasryhmien tarpeisiin.

Infrastrukturi

Infrastruktuurin kehittämistarpeita on tässä selvityksessä katsottu pääosin pysäkkien ja välittömästi pysäkkiympäristöihin liittyvien investointitarpeiden kautta. Pysäkkeihin liittyvät toimenpiteet on arvioitu paikkatietanalyysin ja liikennöitsijäpalaverin tarkennusten perusteella kaikkiaan 55 tärkeimmälle pysäkillä ja terminaalille. Pysäkki-infrastruktuuriin liittyvä arvio tehtiin seuraavilla tarkasteluperusteilla:

- Pysäkkikatos
- Roska-astia
- Infotaulu
- Pyörä- ja/tai mopoparkki
- Siirtotarve
- Jalankulkuyhteydet pysäkillä

Puutteet yksittäisessä varustuksessa eivät välttämättä johtaneet suoraan investointitarvekirjaukseen, vaan inventoinnin yhteydessä mietittiin, mitkä toimenpiteet ovat tarkoituksenmukaisia milläkin pysäkillä. Vähäkäyttöisille pysäkeille usein tavoitteeksi riittää nykykunto. Kaikkiaan 16 pysäkillä ei esitetty lainkaan kustannustasolla investointitarpeita.

Pysäkkeihin liittyvistä kehittämistoimenpiteistä prioriteeteiksi nostetaan kaksi yksittäistä toimenpidettä: 1. Infotaulujen ja infokarttojen / aikataulujen saaminen pysäkeille ja 2. Paljon käytettyjen pysäkkien jalankulkuyhteyksien varmistaminen. Näistä ensimmäinen on limittäinen informaation kehittämisen kanssa. Näiden kahden toimenpidekokonaisuuden osalta esitetään, että ensimmäisessä vaiheessa infotaulut hankittaisiin kaikille valitun valtatie 8 suuntaisella laatuikäytävällä sijaitseville inventoiduille pysäkkipareille. Kustannustarve per pysäkipari on noin 200 €. Toisessa vaiheessa urakkaohjelmiin ja yksittäisten toimenpiteiden kautta valittujen käytetyimpien pysäkkien jalankulkuyhteyksissä olevat puutteet korjattaisiin enintään yhden pysäkin vuosivauhdilla¹⁵. Jalankulkuyhteyksien korjaaminen ilman pysäkin siirtoa tarkoittaa kustannuksena noin 15 000 € pysäkkiä kohden.

¹⁵ Tämä tarkoittaisi kaikkiaan neljän pysäkin ohjelmaa vuoden 2018 loppuun mennessä

Pysäkkikohtaiset investointitarpeet kaikille 55 pysäkille on esitetty liitemateriaalissa (Liite 4). Lisäksi projektin aikana tuotettiin kaikista toimenpiteistä vaa- tivista pysäkeistä paikkatietoaineisto sekä ArcGis että Google –yhteensopivina. Googleaineiston tarkaste- lu on mahdollista kaikilla tietokoneilla ja esimerkiksi tablet-laitteilla. Ominaisuustietoina kaikille pysäkeille on merkitty investointiperusteet ja kustannusarvio.

Infrastruktuuriosioon lukeutuu myös tiestön kun- nossapitoluokkien tarkistukset. Valituille laatukäytä- vän tieosuuksille tulisi asettaa yhtenäiset kunnossa- pito- ja hoitoluokat.

Informaatio

Informaatioon liittyvät toimenpiteet nousivat viimeis- tään kuntien ja ELY-keskuksen palauteaineiston pe- rusteella toimenpidelistauksen kärkeen. Informaation parantamista ei ole syytä rajata vain valitun kasitien suuntaiselle liikennekäytävällä vaan yhteistyö koko suunnitelma-alueen laajuisesti mahdollistaa yhtenäi- sen ja kustannustehokkaan tavan päivittää asiakaan saamaa joukkoliikenneinformaatiota.

Informaation parantamisen priorisointi on perus- teltua siitä näkökulmasta, että laadukkaasti ja ko- konaisvaltaisesti (pysäkit, terminaalit, netti, mobiili) toteutettuna, sillä on vaikutusta kaikkiin nykyisiin jouk- koliikenteen asiakasryhmiin. Lisäksi merkittävä laa- dun korotus informaation tuotannossa ja tarjonnassa parantaa joukkoliikenteen kuvaa nykyisten ei-käyttä- jien joukossa. Ohjausryhmässä käydyn keskustelun ja kommentointien perusteella informaation laadun parantaminen priorisoidaan toteutusohjelmassa kaik- kien muiden toimenpiteiden edelle. Taulukossa 14 on esitetty Kokkola-Pietarsaari seudun joukkoliikenteen informaatioprojektille ensimmäiset työvaiheet.

Lipputuotteet

Suunnittelualueen liikenteestä merkittävä osa on niin sanottua markkinaehtoista, vielä toistaiseksi voimas- sa olevaan seutulipun lipputukeen pohjautuvaa liiken- nettä. Tilanne on muuttumassa vuosien 2014–2015 aikana, jolloin vielä toistaiseksi pilotointivaiheessa olevan joukkoliikenteen lippu- ja maksujärjestelmän käyttöönotto yhdessä PSA:n mukaisten liikennöinti- sopimusten kanssa muuttaa tilanteen. Seudulla suuri kysymys on, mitä tapahtuu valtaosalle liikennöitsijöi- den siirtymäajan sopimusliikenteestä sen jälkeen, kun

lipputukikäytäntö lakkaa. Koululaisvuorojen ajaminen jatkuu entisellään, mutta muuhun liikenteeseen muu- toksella voi olla suuri vaikutus.

Mikäli alueella säilyy pääosin yrittäjävetoisuuteen perustuva liikennetäyttö, eikä esimerkiksi ELY- keskus tai vaihtoehtoisesti Kokkolan kaupunki näe joukkoliikenteen toimivaltaisina viranomaisina tar- peelliseksi soveltaa PSA-menettelyä alue voisi toimia uuden lainsäädännön mukaisen markkinaehtoisen lii- kenteen ja lipputuotekokeilujen pilotointialueena.

Tällä kokeilulla liikennöitsijät yhteistyössä toimival- taisten viranomaisten kanssa loisivat alueelle oman lipputuoteportfolion. Liikennöitsijät voisivat rakentaa Suomessa kaukoliikenteestä tutulla tavalla ennakko- varauksiin ja hiljaisempien vuorojen alennusmyyntiin perustuvaa yksinkertaista lipputuotepakettia. Koulu- laisten ja opiskelijoiden matkojen turvaamisen ohella työssäkäynti- ja asiointiliikenteen lisääntymiselle alu- eelle voisi olla tällöin merkittävästi nykyistä seutulip- pumallia valoisammat tulevaisuudennäkymät. Avain- asemassa markkinaehtoisen kausilippu- ja muun lippulanseeraukseen ovat oikean hintajoustomallin löytäminen ja markkinointiviestinnän onnistuminen.

Taulukko 14. Informaation ja asiakasviestinnän toimenpiteet.

Toimenpide	Aikataulu
Laatukäytävän viestintäsuunnitelman laatiminen ja informaatiotuotannon käynnistäminen	Vuodenvaihte 2014-2015
Infotaulujen hankkiminen erityisesti valtatie 8 ja kantatie 68 laatukäytävän varrella oleville pysäkeille.	2014-2015
Tarkkojen reitti- ja pysäkkikarttojen laatiminen valituille pysäkeille, pääterminaaleihin ja kuntien nettisivuille. Projektin yhteydessä yhteistyötä muiden ELY-keskuksen toiminta-alueen "laatukäytäväkuntien" kanssa. Asiakkaita edustavien ryhmien kanssa (esim. työpaikka ja koulu) aikataulukon ja kartan visualisoinnin laadun parantaminen	2015
Netti- ja mobiili-informaation sisällön määrittely viestintäsuunnitelman yhteydessä, tämän jatkona toteuttaminen. Projektissa huomioidaan avoimen rajapinnan kautta saatavilla oleva joukkoliikennetieto valtakunnallisesta lippu- ja maksujärjestelmästä. Lähtökohtavaatimuksina lopputuotteelle on mahdollisuus käyttää palvelua tietokoneella, mobiilisti, saada tietoa pysäkkikohtaisista ohitusajoista (vuorojen yksilöintitiedolla) ja tieto laatukäytäväalueen vuorotarjonnasta reitti- ja pysäkkitarkkuudella.	Käynnistyminen 2014 Toteuttaminen vuoteen 2018 mennessä
Linjanumeroinnilla ja linjakilvillä seudullisen liikenteen selkeyttäminen.	Alkaen 2015 hankinnoista Valmistuminen 2019

Toimenpiteiden ohjelmointi

Seuraavaan taulukkoon on koottu laatuikäytäväsuunnitelman toimenpiteet aikataulujalanalle vastuutahoineen, rahoitustarvearvioineen ja seurantamenetelmineen. Toimenpiteiden aikajärjestys perustuu

ohjausryhmän näkemykseen informaation kehittämisen priorisoinnista ja niin sanottujen infrastruktuurikysymysten pienemmälle painoarvolle joukkoliikenteen toimivuuden kokonaisuuden kannalta.

Taulukko 15. Laatuikäytäväsuunnitelman toimenpiteet. Toimenpidetaulukko myös liitteenä (Liite 6).

LIITE 6	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Vastuutaho (t)	Rahoitustarve	Seuranta
	2014				2015				2016				2017				2018						
Informaatio				INFO 1																	ELY	10 000 €	Alueellinen joukkoliikenneryhmä
					INFO 2																kunnat, ELY	2 000 €	Alueellinen joukkoliikenneryhmä
					INFO 3																Liikennöitsijät, kunnat, ELY	7000 € + painatus ja jakelu	Alueellinen joukkoliikenneryhmä
								INFO 4													ELY, liikennöitsijät, Livi	30 000 €	Alueellinen joukkoliikenneryhmä
								INFO 5													Liikennöitsijät, ELY	1000 €/ ajoneuvo	Alueellinen joukkoliikenneryhmä
Liikennetarjonta (sisälteen hankintayhteistyön)																					ELY	15 000 € / vuosi	Alueellinen joukkoliikenneryhmä
																					ELY, kunnat	32 000 € / vuosi	Alueellinen joukkoliikenneryhmä
																						13000 € / vuosi	Alueellinen joukkoliikenneryhmä
																					Kunnat, ELY	200-18 200 € per vuosikunta tai ELY	Alueellinen joukkoliikenneryhmä
																					Kunnat, ELY	25 000 €	Alueellinen joukkoliikenneryhmä
Infrastruktuuri																					ELY	Ei arvioitu	Alueellinen joukkoliikenneryhmä

INFO 1 Laatuikäytävän viestintäsuunnitelman laatiminen (tämän yhteydessä netti- ja mobiilipalvelun määrittely) ja informaatiotuotannon käynnistäminen
 INFO 2 Infotaulujen hankkiminen vt 9 ja vt 68 pysäkeille
 INFO 3 Tarkkojen reitti- ja pysäkkikarttojen laatiminen ja jakelu. Visuaalisen informaation kehittäminen
 INFO 4 Netti- ja mobiili-informaation toteuttaminen 2015-2018
 INFO 5 Linjanumerointi ja kaluston varustaminen linjakivillä
 LIKENNE 1 Tahvan liikennöitsijän pidentäminen juhannuksella työssäkäynnin mahdollistamiseksi (hankintojen yhteydessä)
 LIKENNE 2 Liikennetarjonnan lisääminen vaihtoehto 1 suunnitelman mukaan vt 8 käytävällä
 LIKENNE 3 Luodon Rantatien kutsuohjatuun liikenteen laajennus kesäkaudella Kokkolan suuntaan tarvearvio
 INFRA 1 Valtatie 8 suuntaisen laatuikäytävän pysäkkien kehittämisjärjestyksestä sopiminen -> toteuttaminen
 INFRA 2 Jalankulkuyhteyden varmistaminen suunnitelma-alueen pääpysäkeille vt 8, Rantatie ja vt 28
 INFRA 3 Urakka- ja kunnossapitotarkistus ja yhtenäistäminen koko laatuikäytävällä

Lähteet

Elämänlaatu 2040 Pietarsaaren seudun rakennemalli. Pietarsaaren seudun kunnat ja Pohjanmaan liitto, 2013.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen liityntäliikenteen palvelutasomäärittäminen, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, 2010.

Joukkoliikenteen laatu- ja käytäväselvitys, Kurikka-Ilmajoki-Seinäjoki-Lapua, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, 2011.

Keski-Pohjanmaan ja Pohjanmaan joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelmat, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus 2013.

Kokkolan ja Pietarsaaren seutujen kehitysvyöhyke. Kokkolan ja Pietarsaaren seudun kunnat, 2011.

Pedersöre kommuns strategiska generalplan 2030. Pedersören kunta 2013.

Pyöräilykaupunkiohjelma 2014-2020. Pyöräilykaupunki Kokkola. Kokkolan kaupunki 2013.

Vaasa-Oulu yhteysvälin kehittäminen, Etelä-Pohjanmaan ja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskukset, 2013.

Vuorovaikutustilaisuudet

Kolme ohjausryhmän kokousta joulukuun 2013 – toukokuun 2014

Liikennöitsijätilaisuus helmikuussa 2014

Kehittämisehdotuksia ja toimenpiteitä käsittelevä kysely kuntien ja ELY-keskuksen viranhaltijoille toukokuussa 2014

Liitteet

Liite 1. Linja-autojen nykyiset reitit ja aikataulutetut pysäkit

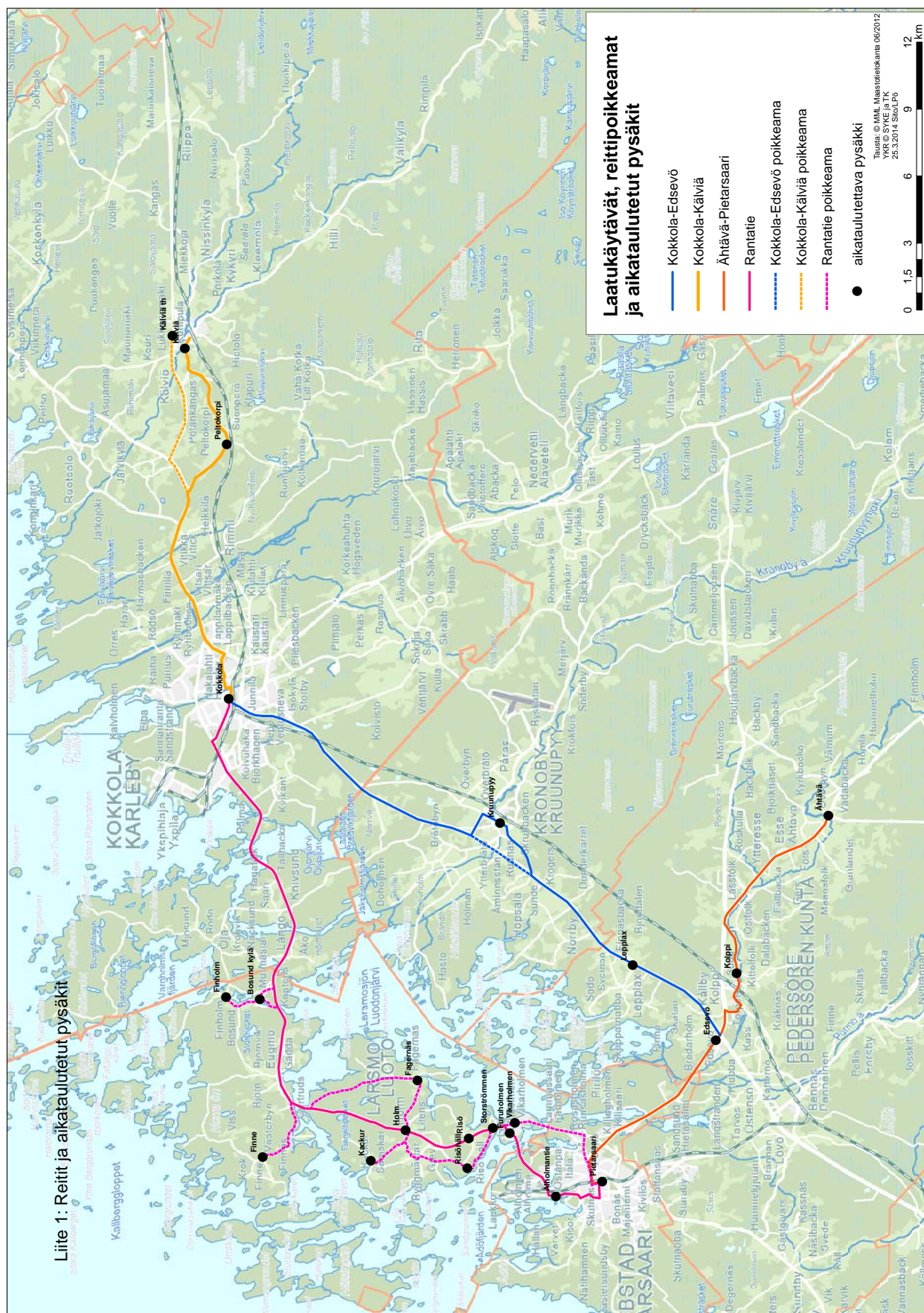
Liite 2. Työssäkäyntimatkat laatukäytäväbuffereilla

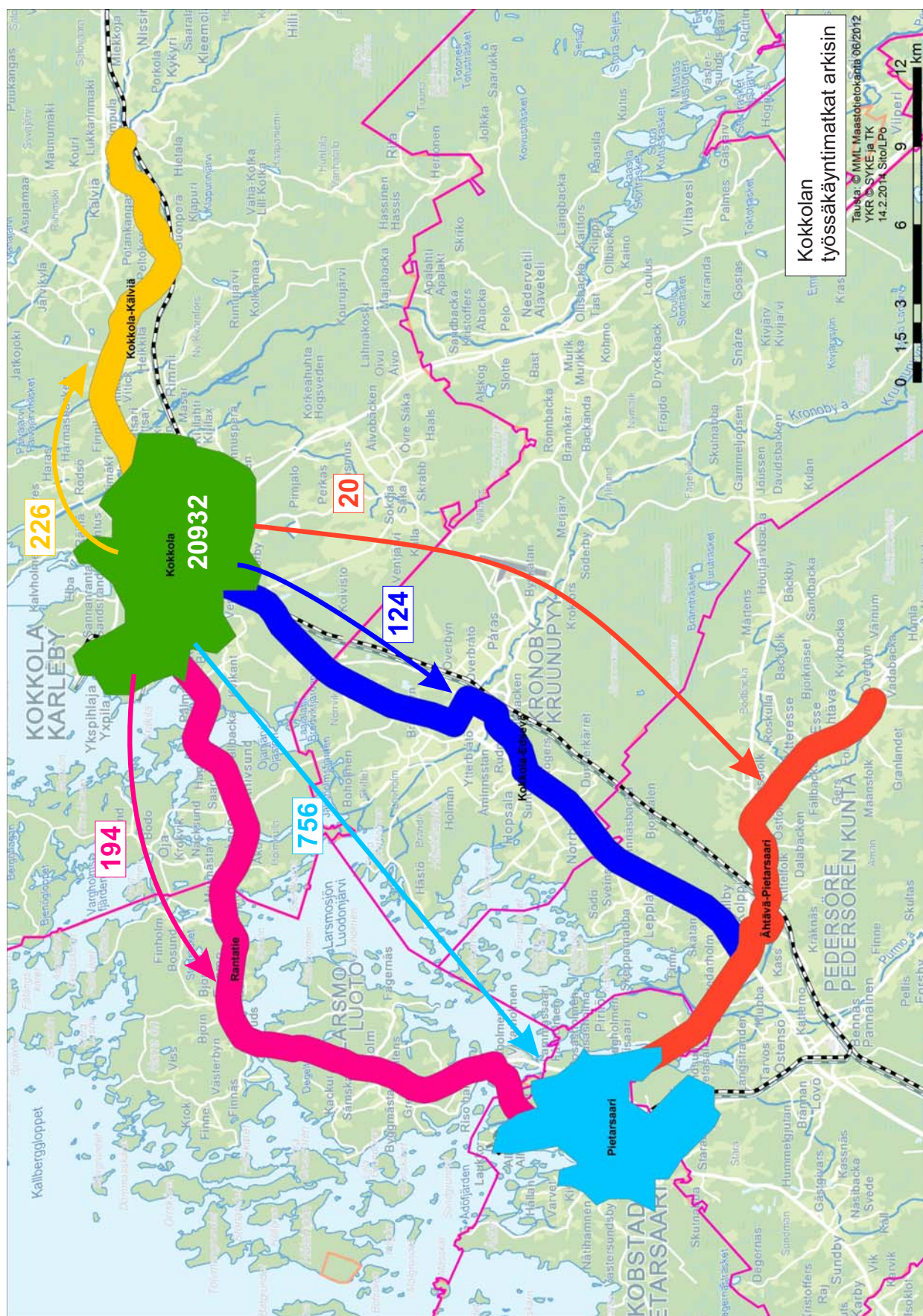
Liite 3. Tärkeät pysäkit

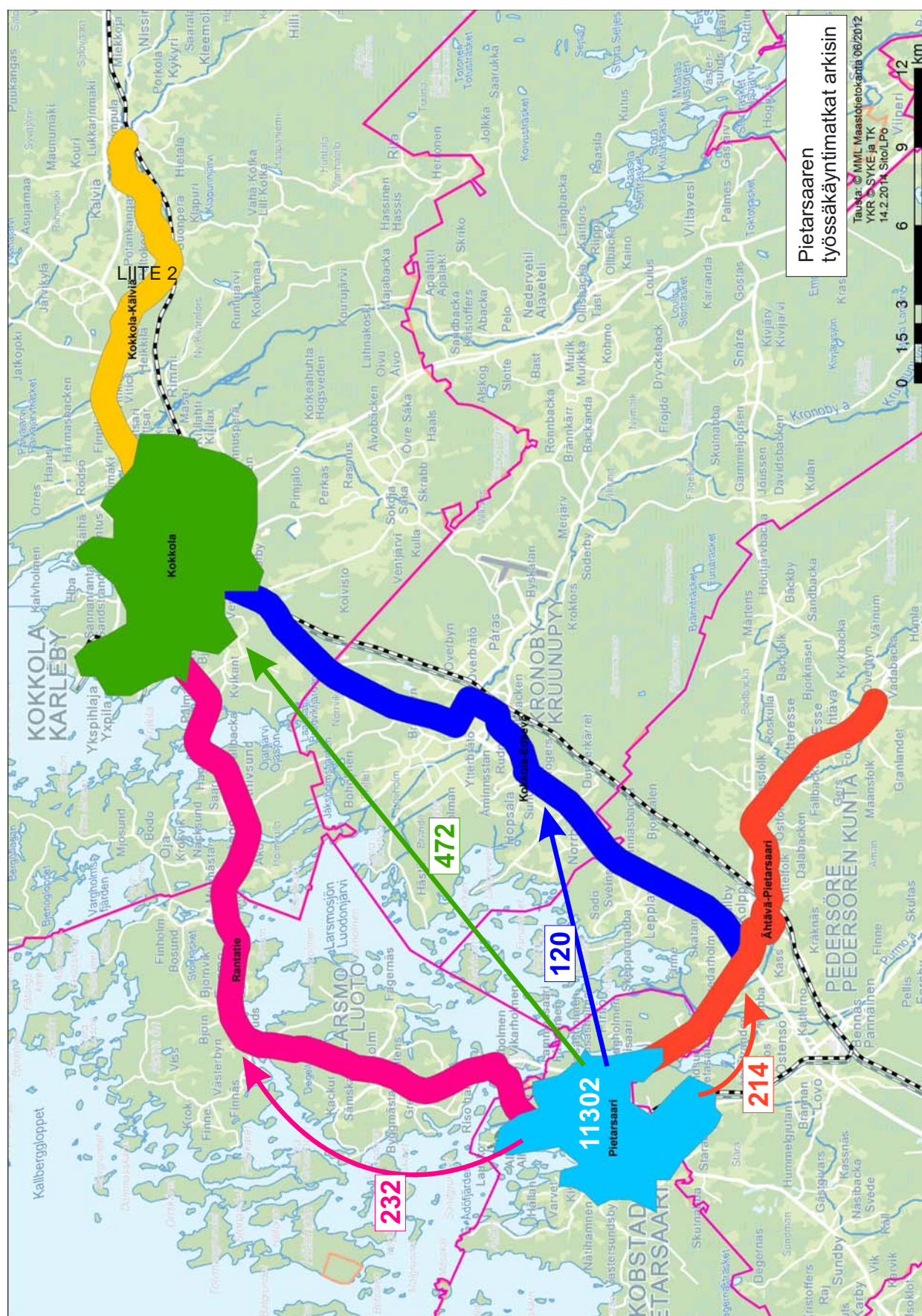
Liite 4. Pysäkkien inventointi ja kustannusarviot

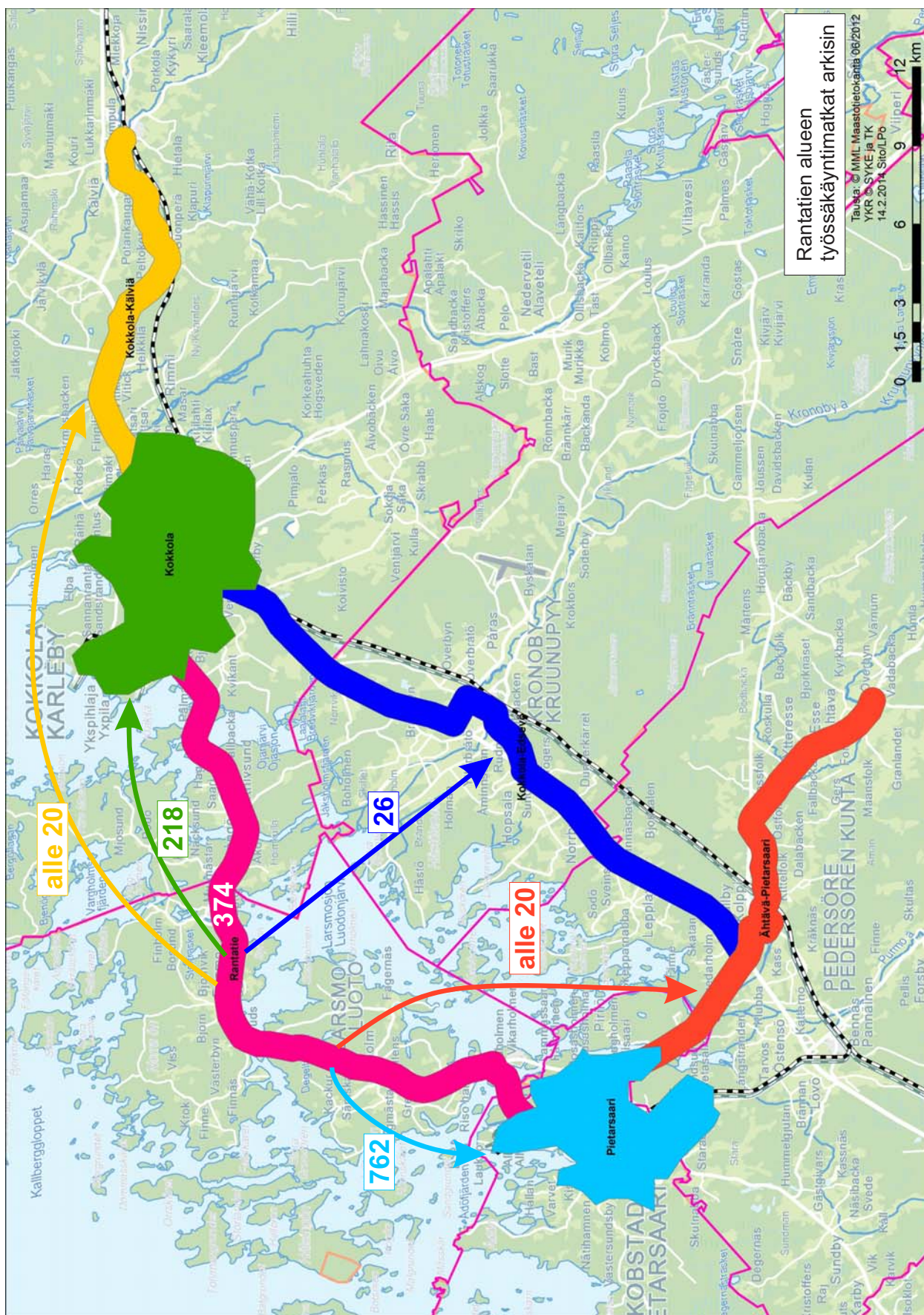
Liite 5. Laatukäytävätoimenpiteiden aiheuttamat liikennöintikustannukset

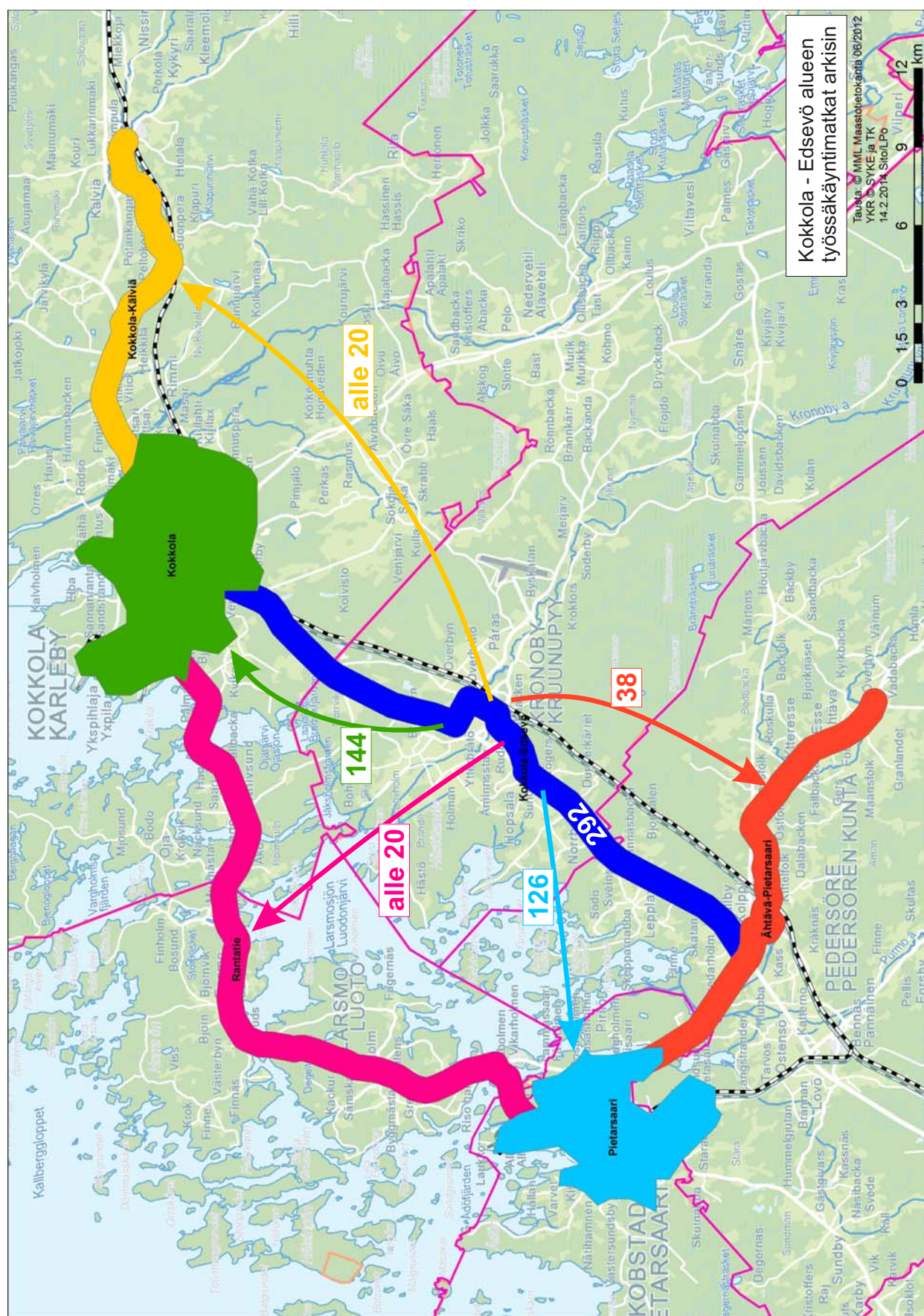
Liite 6. Toimenpiteiden aikataulusuunnitelma ja vastuutahot

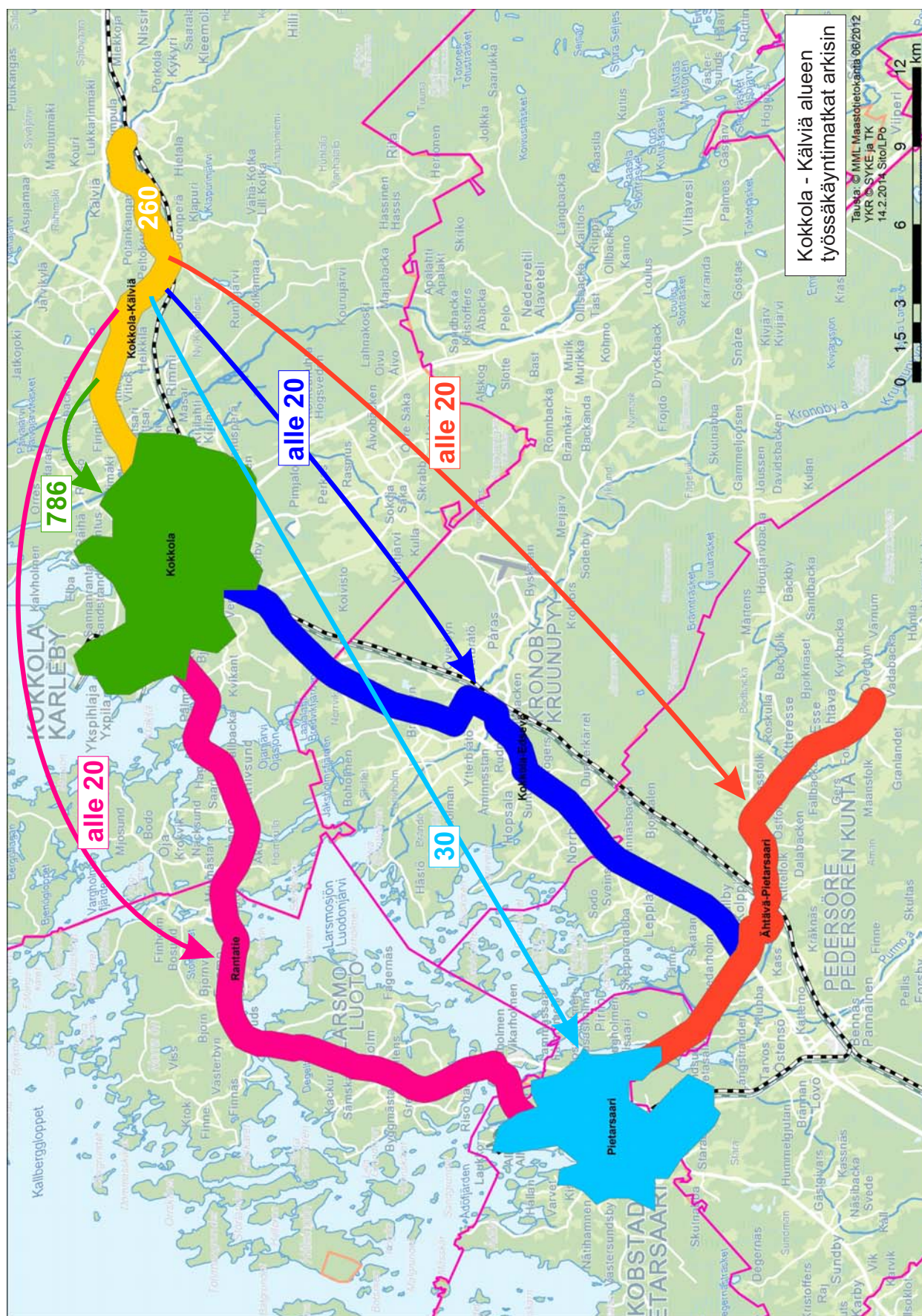


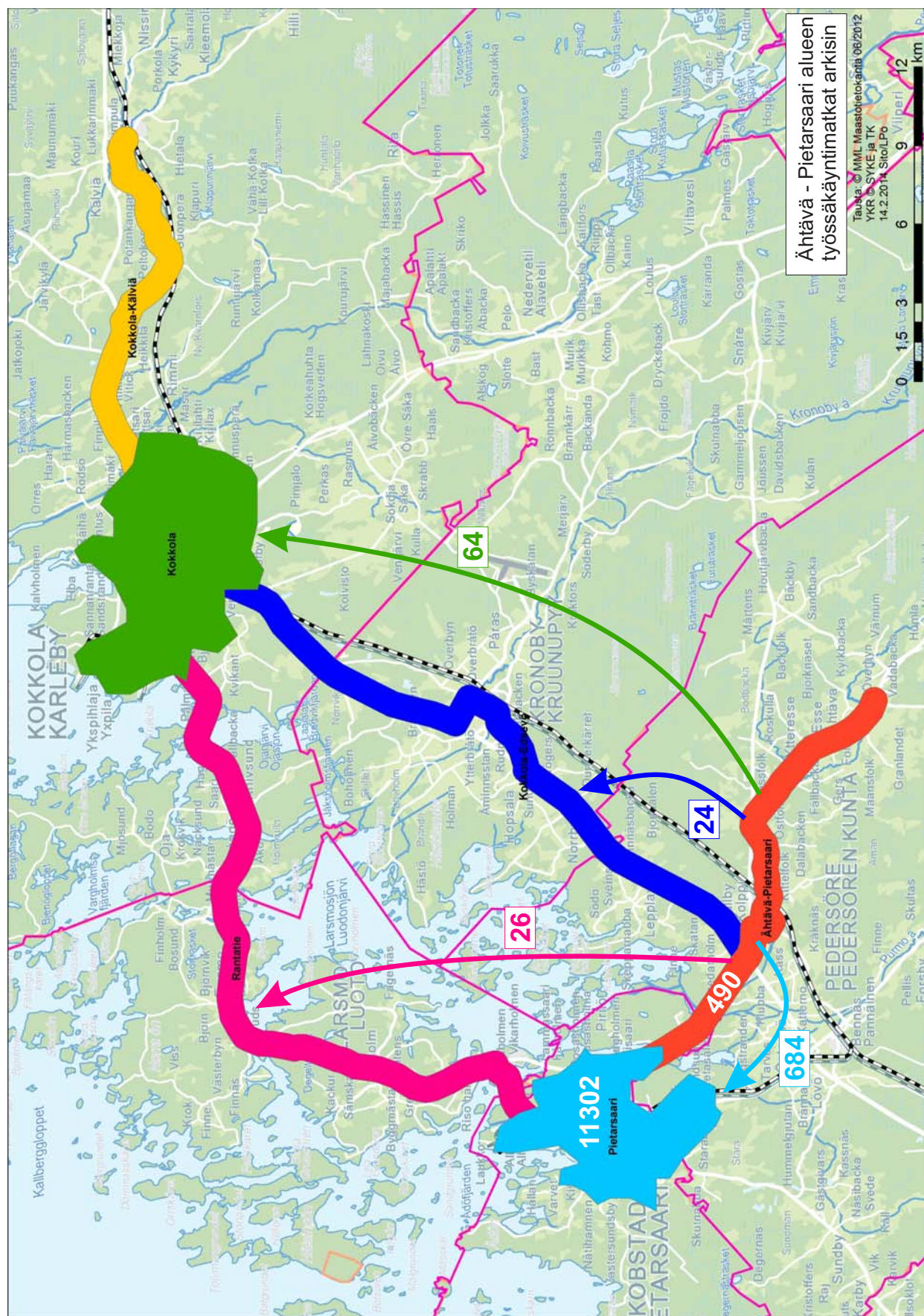


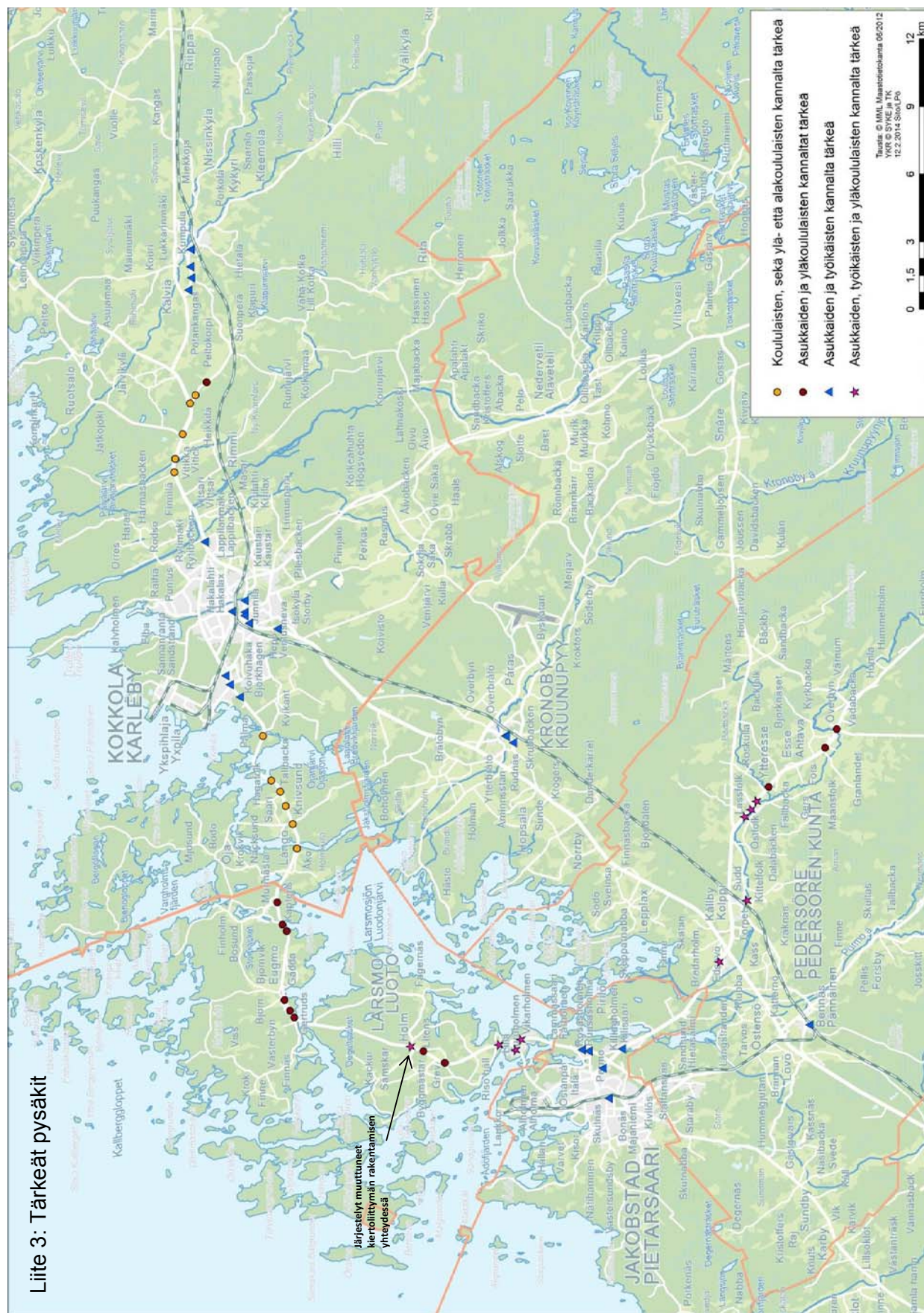












Pysäkkien inventointi ja kustannusarviot

FIO	Inventointi						Alustava inventointitarve, €						Investointitarpeet yhteensä				
	(X) = On	(-) = Ei	Pysäkki-katos	Roska-astia	Infotaulu	Pyörä- ja/tai mopoparkki	Siirtotarve	Jalankulku-yhteydet pysäkkille	Pysäkki-katos	Roska-astia	Infotaulu	Pyörä- ja/tai mopoparkki			Siirtotarve	Jalankulku-yhteydet pysäkkille	
0,1	x	-	-	-	-	-	x	0	500	0	0	0	0	0	roska-astia	500	Asukkaiden, työikäisten ja yläkouluisten kannalta tärkeä
0,1	-	-	-	-	-	-	x	0	0	0	0	0	10 000	0	pysäkki tonttitiiliinien kohdalla, siirto esim. 50 m länteen	10000	Asukkaiden, työikäisten ja yläkouluisten kannalta tärkeä
1	?	?	?	?	?	?	?	0	0	0	0	0	0	0	Pääntien rautatieasema	0	Asukkaiden ja työikäisten kannalta tärkeä
2	?	?	?	?	?	?	?	0	0	0	0	0	0	0	Kokkolan MH	0	Asukkaiden ja työikäisten kannalta tärkeä
3	?	?	?	?	?	?	?	0	0	0	0	0	0	0	Pietarsaaren MH	0	Asukkaiden ja työikäisten kannalta tärkeä
4,1	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0	0	0	riittävä varustelutaso	0	
4,1	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0	0	0	riittävä varustelutaso	0	Asukkaiden ja työikäisten kannalta tärkeä
5,1	x	-	-	-	-	-	x	0	500	100	0	0	0	0	Pysäkin siirtäminen koulun kohdalle, n. 200 m pohjoiseen. Pysäkkille	600	
5,1	?	?	?	?	?	?	?	0	500	100	0	0	0	0	Pysäkin siirtäminen koulun kohdalle, n. 200 m pohjoiseen. Pysäkkille	600	Asukkaiden ja työikäisten kannalta tärkeä
7,1	-	-	-	-	-	-	-	5 000	500	100	0	0	0	10 000	väkierias laatuikätytöpsäkki, uusi suojatie (hinta??)	15600	Asukkaiden ja työikäisten kannalta tärkeä
7,1	-	-	-	-	-	-	(x)	5 000	500	100	0	0	0	2 000	väkierias laatuikätytöpsäkki, yhteys kevarin (hinta??)	7600	Asukkaiden ja yläkouluisten kannalta tärkeät
9,1	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0	0	0	riittävä varustelutaso	0	Asukkaiden ja työikäisten kannalta tärkeä
9,1	-	-	-	-	-	-	(x)	0	0	0	0	0	0	0	riittävä varustelutaso	0	Asukkaiden ja työikäisten kannalta tärkeä
13,1	-	-	-	-	-	-	-	5 000	500	100	0	0	0	10 000	väkierias laatuikätytöpsäkki, uusi suojatie (hinta??)	15600	Asukkaiden ja työikäisten kannalta tärkeä
13,1	-	-	-	-	-	-	-	0	500	100	0	0	0	2 000	väkierias laatuikätytöpsäkki, yhteys kevarin (hinta??)	2600	Asukkaiden ja yläkouluisten kannalta tärkeät
16,1	x	x	-	-	-	-	-	0	0	100	0	0	0	0	laatuikätytöpsäkki, heikot jalankulku-yhteydet, mutta vähän käyttöä	100	
16,1	-	-	-	-	-	-	-	0	0	100	0	0	0	0	laatuikätytöpsäkki, heikot jalankulku-yhteydet, mutta vähän käyttöä	100	Kouluisten kannalta tärkeät
18,1	-	-	-	-	-	-	-	0	0	100	0	0	0	0	laatuikätytöpsäkki, heikot jalankulku-yhteydet, mutta vähän käyttöä	100	
18,1	-	-	-	-	-	-	-	0	0	100	0	0	0	0	laatuikätytöpsäkki, heikot jalankulku-yhteydet, mutta vähän käyttöä	100	Kouluisten kannalta tärkeät
20,1	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0	0	0	jos on hyvin paljon nousijoita, niin katos ~5 000 e	0	Asukkaiden, työikäisten ja yläkouluisten kannalta tärkeä
20,1	-	-	-	-	-	-	x	0	0	0	0	0	0	0	jos vain jätöpsäkki, niin ei toimenpiteitä	0	Asukkaiden, työikäisten ja yläkouluisten kannalta tärkeä
21,1	-	-	-	-	-	-	(x)	5 000	500	100	0	0	0	2 000	väkierias laatuikätytöpsäkki, kevari suojatieä pysäkkille (hinta?)	7600	
21,1	-	-	-	-	-	-	x	5 000	500	100	0	0	0	0	väkierias laatuikätytöpsäkki	5600	Asukkaiden ja työikäisten kannalta tärkeä
24,1	-	-	-	-	-	-	x	0	0	0	0	0	0	0	riittävä varustelutaso	0	Asukkaiden ja työikäisten kannalta tärkeä
24,1	-	-	-	-	-	-	(x)	0	0	0	0	0	0	0	riittävä varustelutaso	0	Kouluisten kannalta tärkeät
25,1	x	-	-	-	-	-	x	0	500	0	0	0	0	0	roska-astia	500	Asukkaiden ja työikäisten kannalta tärkeä
25,1	-	-	-	-	-	-	x	0	0	0	0	0	0	0	riittävä varustelutaso	0	Asukkaiden ja työikäisten kannalta tärkeä
26,1	-	-	-	-	-	-	x	0	0	100	0	0	0	0	väkierias paikallislähteenen pysäkki	100	
26,1	-	-	-	-	-	-	x	0	0	100	0	0	0	0	väkierias paikallislähteenen pysäkki	100	Asukkaiden ja työikäisten kannalta tärkeä
28,1	-	-	-	-	-	-	-	5 000	500	100	0	0	0	2 000	väkierias laatuikätytöpsäkki, yhteys kevarin (hinta??)	7600	
28,1	x	-	-	-	-	-	x	0	500	100	0	0	0	10 000	väkierias laatuikätytöpsäkki, uusi suojatie (hinta??)	10600	Asukkaiden ja yläkouluisten kannalta tärkeät
29,1	-	-	-	-	-	-	x	0	0	0	0	0	0	0	riittävä varustelutaso	0	Asukkaiden ja työikäisten kannalta tärkeä
29,1	-	-	-	-	-	-	(x)	0	0	0	0	0	0	0	riittävä varustelutaso	0	Asukkaiden ja työikäisten kannalta tärkeä
31,1	-	-	-	-	-	-	-	5 000	500	100	0	0	0	0	riittävä varustelutaso	0	Asukkaiden ja työikäisten kannalta tärkeä
31,1	-	-	-	-	-	-	x	5 000	500	100	0	0	0	10 000	väkierias laatuikätytöpsäkki, yhteys kevarin (hinta??)	7600	
31,1	-	-	-	-	-	-	x	5 000	500	100	0	0	0	10 000	väkierias laatuikätytöpsäkki, uusi suojatie (hinta??)	15600	Asukkaiden ja yläkouluisten kannalta tärkeät
32,1	-	-	-	-	-	-	x	5 000	500	100	0	0	0	0	väkierias nousupysäkki laatuikätytöpsäkillä	5600	
32,1	-	-	-	-	-	-	x	0	0	100	0	0	0	0	väkierias jätöpsäkki laatuikätytöpsäkillä	100	Asukkaiden ja työikäisten kannalta tärkeä
35,1	-	-	-	-	-	-	-	5 000	500	100	0	0	0	10 000	väkierias laatuikätytöpsäkki, uusi suojatie (hinta??)	15600	
35,1	-	-	-	-	-	-	(x)	0	500	100	0	0	0	2 000	väkierias laatuikätytöpsäkki, yhteys kevarin (hinta??)	2600	Asukkaiden ja yläkouluisten kannalta tärkeät
37,1	x	-	-	-	-	-	(x)	0	500	0	0	0	0	0	jos on hyvin paljon nousijoita, niin odotustila ~10 000 e	0	Asukkaiden ja yläkouluisten kannalta tärkeät
37,1	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0	0	0	jos vain jätöpsäkki, niin ei toimenpiteitä	0	Asukkaiden ja yläkouluisten kannalta tärkeät
38,1	-	-	-	-	-	-	x	5 000	500	100	0	0	0	0	väkierias laatuikätytöpsäkki	5600	
38,1	-	-	-	-	-	-	x	5 000	500	100	0	0	0	0	väkierias laatuikätytöpsäkki	5600	Asukkaiden ja työikäisten kannalta tärkeä
40,1	-	-	-	-	-	-	(x)	0	500	0	0	0	0	0	pysäkin odotustilat ja jalankulku-yhteydet turvatomat - valtatietä	500	Kouluisten kannalta tärkeät
40,1	-	-	-	-	-	-	(x)	0	0	0	0	0	0	0	riittävä varustelutaso	0	Kouluisten kannalta tärkeät
41,1	-	-	-	-	-	-	(x)	0	0	100	0	0	0	10 000	laatuikätytöpsäkki, uusi suojatie (hinta??)	10100	
41,1	-	-	-	-	-	-	(x)	0	0	100	0	0	0	0	laatuikätytöpsäkki	100	Kouluisten kannalta tärkeät
43,1	-	-	-	-	-	-	-	5 000	500	100	0	0	0	10 000	väkierias laatuikätytöpsäkki, uusi suojatie (hinta??)	15600	
43,1	x	-	-	-	-	-	(x)	0	500	100	0	0	0	2 000	väkierias laatuikätytöpsäkki, yhteys kevarin (hinta??)	2600	Asukkaiden ja yläkouluisten kannalta tärkeät
44,1	-	-	-	-	-	-	x	5 000	500	100	0	0	0	10 000	väkierias laatuikätytöpsäkki, uusi suojatie (hinta??)	15600	
44,1	x	-	-	-	-	-	-	0	500	100	0	0	0	2 000	väkierias laatuikätytöpsäkki, yhteys kevarin (hinta??)	2600	Asukkaiden ja yläkouluisten kannalta tärkeät
47,1	-	-	-	-	-	-	x	0	0	100	0	0	0	0	väkierias paikallislähteenen pysäkki. Parina pysäkki 85	100	
48,1	-	-	-	-	-	-	x	5 000	500	100	0	0	0	0	väkierias nousupysäkki laatuikätytöpsäkillä	5600	
48,1	-	-	-	-	-	-	x	0	0	100	0	0	0	0	väkierias jätöpsäkki laatuikätytöpsäkillä	100	Asukkaiden ja työikäisten kannalta tärkeä
49,1	-	-	-	-	-	-	x	0	0	100	0	0	0	0	väkierias paikallislähteenen pysäkki	100	
49,1	-	-	-	-	-	-	x	0	0	100	0	0	0	0	väkierias paikallislähteenen pysäkki	100	Asukkaiden ja työikäisten kannalta tärkeä
50,1	x	-	-	-	-	-	-	0	500	100	0	0	0	0	väkierias laatuikätytöpsäkki	600	
56,1	x	x	-	-	-	-	x	0	500	0	0	0	0	0	väkierias laatuikätytöpsäkki	500	Asukkaiden ja työikäisten ja yläkouluisten kannalta tärkeä
58,1	x	-	-	-	-	-	-	0	500	0	0	0	0	0	roska-astia	500	Asukkaiden ja yläkouluisten kannalta tärkeät
58,1	-	-	-	-	-	-	x	0	0	0	0	0	0	0	jos vain jätöpsäkki, niin ei toimenpiteitä	0	Asukkaiden ja yläkouluisten kannalta tärkeät
59,1	-	-	-	-	-	-	-	0	0	100	0	0	0	0	laatuikätytöpsäkki	100	
59,1	-	-	-	-	-	-	(x)	0	0	0	0	0	0	2 000	laatuikätytöpsäkki, yhteys kevarin (hinta??)	2000	Kouluisten kannalta tärkeät
62,1	-	-	-	-	-	-	x	5 000	500	100	0	0	0	0	väkierias nousupysäkki laatuikätytöpsäkillä	5600	Asukkaiden ja työikäisten kannalta tärkeä
62,1	-	-	-	-	-	-	-	0	0	100	0	0	0	0	väkierias jätöpsäkki laatuikätytöpsäkillä	100	Asukkaiden ja työikäisten kannalta tärkeä
65,1	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0	0	0	riittävä varustelutaso	0	Kouluisten kannalta tärkeät
65,1	-	-	-	-	-	-	(x)	0	0	0	0	0	0	0	pysäkki viistotilien päässä, mutta muuten ok	0	Kouluisten kannalta tärkeät
67,1	-	-	-	-	-	-	-	0	0	100	0	0	0	0	väkierias laatuikätytöpsäkki, mutta vähän tarjontaa	100	
67,1	-	-	-	-	-	-	-	0	0	100	0	0	0	0	väkierias laatuikätytöpsäkki, mutta vähän tarjontaa	100	Asukkaiden ja työikäisten kannalta tärkeä
68,1	-	-	-	-	-	-	x	0	500	100	0	0	0	0	väkierias laatuikätytöpsäkki	600	
71,1	-	-	-	-	-	-	-	5 000	500	100	0	0	0	10 000	väkierias laatuikätytöpsäkki, uusi suojatie (hinta??)	15600	Asukkaiden, työikäisten ja yläkouluisten kannalta tärkeä
71,1	x	-	-	-	-	-	x	0	500	0	0	0	0	0	jos on hyvin paljon nousijoita, niin odotustila ~10 000 e	0	Asukkaiden, työikäisten ja yläkouluisten kannalta tärkeä
72,1	-	-	-	-	-	-	x	0	0	0	0	0	0	0	jos vain jätöpsäkki, niin ei toimenpiteitä	0	Asukkaiden, työikäisten ja yläkouluisten kannalta tärkeä
72,1	-	-	-	-	-	-	x	5 000	500	100	0	0	0	0	väkierias laatuikätytöpsäkki	5600	
72,1	x	-	-	-	-	-	(x)	0	500	100	0	0	0	2 000	väkierias laatuikätytöpsäkki, 1C-yhteys esteettömäksi (hinta?)	2600	Asukkaiden, työikäisten ja yläkouluisten kannalta tärkeä
74,1	-	-	-	-	-	-	(x)	0	0	0	0	0	0	0	riittävä varustelutaso	0	Asukkaiden ja työikäisten kannalta tärkeä
74,1	-	-	-	-	-	-	x	0	0	0	0	0	0	0	riittävä varustelutaso	0	Asukkaiden ja työikäisten kannalta tärkeä
76,1	-	-	-	-	-	-	-	0	0	100	0	0	0	0	laatuikätytöpsäkki, heikot jalankulku-yhteydet, mutta vähän käyttöä	100	
76,1	-	-	-	-	-	-	-	0	0	100	0	0	0	0	laatuikätytöpsäkki, heikot jalankulku-yhteydet, mutta vähän käyttöä	100	Kouluisten kannalta tärkeät
78,1	x	-	-	-	-	-	x	0	500	0	6 000	0	0	0	pyöräparkki 10 pp (runsasti pyöräjoja nykytilanteessa)	6500	Asukkaiden ja yläkouluisten kannalta tärkeät
78,1	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0	0	0	jos vain jätöpsäkki, niin ei toimenpiteitä	0	Asukkaiden ja yläkouluisten kannalta tärkeät
82,1	-	-	-	-	-	-	x	0	0	0	0	0	0	0	google earthin neula vähän väärässä paikassa?	0	
82,1	-	-	-	-	-	-	x	0	0	0	0	0	0	0	puutteelliset jalankulku-yhteydet, google earthin neula vähän väärä	0	Asukkaiden, työikäisten ja yläkouluisten kannalta tärkeä
85,1	-	-	-	-	-	-	-	0	0	100	0	0	0	0	väkierias paikallislähteenen pysäkki. Parina pysäkki 47.	100	Asukkaiden ja työikäisten kannalta tärkeä
87,1	-	-	-	-	-	-	x	0	0	0	0	0	0	0	riittävä varustelutaso	0	Asukkaiden ja työikäisten kannalta tärkeä
87,1	-	-	-	-	-	-	(x)	x	0	0	0	0	0	0	pysäkki kääntymiskäiställä - jos toimivuuden kannalta ongelma, niin	0	Asukkaiden ja työikäisten kannalta tärkeä
88,1	-	-	-	-	-	-	x	0	500	100	0	0	0	0	väkierias laatuikätytöpsäkki	600	
88,1	-	-	-	-	-	-	x	5 000	500	100	0	0	0	10 000	väkierias laatuikätytöpsäkki, uusi suojatie (hinta??)	15600	Asukkaiden ja yläkouluisten kannalta tärkeät
91,1	x	-	-	-	-	-	-	0	500								



TE 5: Vaihtoehto 1: Yhteysväli					Vuoron tiedot	Muutostieto / uusi vuoro	Linjan pituus / km	Hankintajakson tarve / viikkoa
	Pietarsaari-Kruunupyy-Kokkola	Pietarsaari-Kokkola	M-P 6:50-7:35	M-P+-vuoron aikaistaminen ja tarjonta kouluvuodesta riippumattomaksi	40	5		
	Pietarsaari-Kruunupyy-Kokkola	Pietarsaari-Kokkola	M-P 7:50-8:35	Koulup-vuoron muuttaminen M-P vuoroksi	40	9		
	Pietarsaari-Kruunupyy-Kokkola	Pietarsaari-Kokkola	M-P 15:10-15:55	Koulu M-To vuoron muuttaminen M-P vuoroksi	40	47+9		
	Pietarsaari-Kruunupyy-Kokkola	Pietarsaari-Kokkola	M-P 17:10-17:55	Uusi vuoro M-P	40	47		
	ikkola-Kruunupyy-Pietarsaari	Kokkola-Pietarsaari	M-P 5:55-6:50	Uusi vuoro M-P	40	47		
	ikkola-Kruunupyy-Pietarsaari	Kokkola-Pietarsaari	M-P 7:55-8:50	M-P+-vuoron aikaistaminen ja tarjonta kouluvuodesta riippumattomaksi	40	5		
	ikkola-Kruunupyy-Pietarsaari	Kokkola-Pietarsaari	M-P 16:10-16:55	Koulup-vuoron muuttaminen M-P vuoroksi	40	9		
	Pietarsaari-Luoto-Kokkola	Pietarsaari-Kokkola-Pietarsaari	M-P	Kutsuohjatun liikenteen käynnistäminen päivähintaisena kesäkaudelle		9		
	teensä				280			

Uuden kustannusten lisänä liikennöittäjän pidettävä Juhannuksella kaikessa EPOEL Yn liikenteessä
kustannuslaskenta toteutettu viranomaisen nettomenoarviolla (lipputulot palautuvat viranomaiselle). Varsinainen kilometrin hankintahinta saattaa olla korkeampi
kivuvuoron kustannus €/km 1,6
uuntaivuoron kustannus €/km 1,6
muuntavuoron kustannus €/km 5,5

Vaihtoehto 2: Yhteysväli		Vuoron tiedot		Muutostieto / uusi vuoro	Linjan pituus / km	Hankintajakson tarve / viikkoa
Pietarsaari-Kruunupyy-Kokkola	Pietarsaari-Kokkola M-P 6:50-7:35	M-P-vuoron aikaistaminen ja tarjonta kouluvuodesta riippumattomaksi		40	5	
Pietarsaari-Kruunupyy-Kokkola	Pietarsaari-Kokkola M-P 7:50-8:35	Koulup-vuoron muuttaminen M-P vuoroksi		40	9	
Pietarsaari-Kruunupyy-Kokkola	Pietarsaari-Kokkola M-P 15:10-15:55	Koulu M-To vuoron muuttaminen M-P vuoroksi		40	47+9	
Pietarsaari-Kruunupyy-Kokkola	Pietarsaari-Kokkola M-P 17:10-17:55	Uusi vuoro M-P		40	47	
Pietarsaari-Kruunupyy-Kokkola	Pietarsaari-Kokkola M-P 6:10-6:50	Uusi vuoro M-P		40	47	
Pietarsaari-Kruunupyy-Kokkola	Pietarsaari-Kokkola M-P 8:10-8:50	Uusi vuoro M-P		40	47	
Pietarsaari-Kruunupyy-Kokkola	Pietarsaari-Kokkola M-P 16:10-16:50	Uusi vuoro M-P		40	47	
Kokkola-Kruunupyy-Pietarsaari	Kokkola-Pietarsaari M-P 5:55-6:50	Uusi vuoro M-P		40	47	
Kokkola-Kruunupyy-Pietarsaari	Kokkola-Pietarsaari M-P 7:55-8:50	M-P+-vuoron aikaistaminen ja tarjonta kouluvuodesta riippumattomaksi		40	5	
Kokkola-Kruunupyy-Pietarsaari	Kokkola-Pietarsaari M-P 16:10-16:55	Koulup-vuoron muuttaminen M-P vuoroksi		40	9	
Kokkola-Kruunupyy-Pietarsaari	Kokkola-Pietarsaari M-P 7:10-7:50	Uusi vuoro M-P		40	47	
Kokkola-Kruunupyy-Pietarsaari	Kokkola-Pietarsaari M-P 9:10-9:50	Uusi vuoro M-P		40	47	
Kokkola-Kruunupyy-Pietarsaari	Kokkola-Pietarsaari M-P 15:10-15:50	Uusi vuoro M-P		40	47	
Kokkola-Kruunupyy-Pietarsaari	Kokkola-Pietarsaari M-P 17:10-17:50	Uusi vuoro M-P		40	47	
Pietarsaari-Luoto-Kokkola	Pietarsaari-Kokkola-Pietarsaari M-P	Kutsuohjatun liikenteen käynnistäminen päivähintaistena kesäkaudelle		40	9	
Yhteensä				560		

Vt 8

Seututie 749

Kokkola-Kälviä

Ähtävä-Pietarsaari

Muut

Näiden kustannusten lisäksi liikennöittäjän pidentäminen Juhannukselle kaikessa EPOELYn liikenteessä

*Kustannuslaskenta toteutettu viranomaisen nettomenoarviollla (lipputulot palautuvat viranomaiselle). Varsinainen kilometrin hankintahinta saattaa olla korkeampi

Arkivuoron kustannus €/km 1,6

Lauantaivuoron kustannus €/km 1,6

Sunnuntaiavuoron kustannus €/km 5,5



LIITE 6	Vastuutaho (t)												Seuranta
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	
Informaatio	2014	2015	2016	2017	2018								
	INFO 1	INFO 2											ELY
		INFO 3											kunnat, ELY
													Likennöitsijät, kunnat, ELY
													ELY, liikennöitsijät, Livi
Liikennetarjonta (sisältäen ankinayhteistyön)													ELY, liikennöitsijät, ELY
													Liikennöitsijät, ELY
													ELY
													ELY, kunnat
													ELY, kunnat
Infrastruktuuri													Kunnat, ELY
													Kunnat, ELY
													ELY
													ELY
													ELY

Laatukäytävän viestintäsuunnitelman laatiminen (tämän yhteydessä netti- ja mobilipalvelun määrittely) ja informaatiotuotannon käynnistäminen

Infoalujen hankkiminen vt 8 ja kt 68 pysäkeille

Tarkkojen reitti- ja pysäkkikarttojen laatiminen ja jakelu. Visuaalisen informaation kehittäminen

Netti- ja mobiili-informaation toteuttaminen 2015-2018

Linjanumerointi ja kaluston varustaminen linjakivillä

Talven liikemöintäajan pidentäminen, juhannukselle työssäkäynnin mahdollistamiseksi (hankintojen yhteydessä)

Liikennetarjonnan lisääminen vaihtoehto 1 suunnitelman mukaan vt 8 käytävällä

Luodon Rantatien kutsuohjelman toteuttaminen kesäkaudella Kottkolan suuntaan tarvearvio

Vallatie 8 suunnitellun laatuikäytävän pysäkkien kehittämisjärjestyksestä sopiminen --> toteuttaminen

Jalankulkuyhteyden varmistaminen suunnitelma-alueen pääpysäkeille vt 8, Rantatie ja vt 28

Iraskka- ja Kinneseenintarkkietie ja uuden tietäminen ELY:n laatuikäytävällä

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 63/2014					
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri					
Tekijät Maiju Lintusaari, Laura Pöllänen, Jaakko Rintamäki, Niko Setälä		Julkaisu-aika Syyskuu 2014			
		Kustantaja /Julkaisija Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus			
		Hankkeen rahoittaja / toimeksiantaja			
Julkaisun nimi Kälviä-Kruunupyy-Kokkola-Pedersöre-Pietarsaari-Luoto joukkoliikenteen laatukäytävä Laatukäytävän potentiaali ja tavoitteet Kokkolan ja Pietarsaaren alueella					
<p>Tiivistelmä</p> <p>Laatukäytävätyötä lähdettiin toteuttamaan aiempien Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella toteutettujen laatukäytäväselvityksen (Kurikka-Ilmajoki, Seinäjoki-Lapua), Kokkolan ja Pietarsaaren rakennemallitöiden ja alueella tehtyjen kehitysvyöhykeselvitysten pohjalta. Tarkastelutapaa laajennettiin työssä kysyntäpotentiaaliarvioilla, kysynnän synnyttämisen keinovalikoimalla ja liikennöitsijöiden näkemyksillä alueen joukkoliikennemarkkinoiden kehittämisestä. Kysyntäpotentiaaliarviot tehtiin suunnittelualan taajamista ja pääreiteiltä (Vt 8 ja Rantatie 749). Nykyisin suunnittelualan liikenne perustuu lähes täysin oppilaskuljetuksiin ja kaupunkien väliseen pikavuoroliikenteeseen. Päivittäisen työssäkäynnin näkökulmasta joukkoliikennepalvelut ovat toimivia ainoastaan joidenkin taajamien välillä, mutta työssäkäyntialueen kattavasta, työssäkäynnin mahdollistavasta joukkoliikennetarjonnasta ei voida puhua.</p> <p>Nopeiden työssäkäyntiyhteyksien ja tätä tukevan infrastruktuurin parantamiseksi selvitystyössä ehdotettiin joukkoliikenteen palvelutason parantamistoimenpiteiden keskittämistä valtatie 8 suuntaiselle käytävälle. Kysynnän lisäämiseen tähtääviä toimenpiteitä, kuten lippuvalikoiman monipuolistamista ja informaation selkeään parantamiseen tähtääviä toimenpiteitä ehdotettiin koko suunnittelualueelle. Riippuen toteutustapojen painotuksesta alueen kuntien ja ELY-keskuksen olisi panostettava alueen joukkoliikenteeseen lisää kymmenistä tuhansista aina satoihin tuhansiin euroihin vuositason tarjonta- ja kysyntätavoitteiden saavuttamiseksi. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus ilmoitti projektin aikana valmiuden lisäpanostuksiin, mikäli kunnat osallistuvat tasapuolisina kumppaneina oman alueensa liikenteen kehittämiseen.</p>					
Asiasanat (YSA:n mukaan) Kälviä, Kruunupyy, Kokkola, Pedersöre, Pietarsaari, Luoto joukkoliikenne					
ISBN (Painettu)	ISBN (PDF) 978-952-314-073-8	ISSN-L 2242-2846	ISSN (painettu)	ISSN (verkkojulkaisu) 2242-2854	
www www.ely-keskus.fi/julkaisut www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-314-073-8		Kieli suomi	Sivumäärä 61
Julkaisun tilaukset Julkaisu on saatavana vain verkossa osoitteessa : www.ely-keskus.fi/julkaisut tai www.doria.fi					
Kustannuspaikka ja -aika Kuopio 2014			Painotalo		

PRESENTATIONSBLAD

Publikationens serie och nummer Rapporter 63/2014					
Ansvarsområde Trafik och infrastruktur					
Författare Maiju Lintusaari, Laura Pöllänen, Jaakko Rintamäki, Niko Setälä		Publiceringsdatum September 2014			
		Utgivare / Förläggare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra-Österbotten			
		Projektets finansiär/uppdragsgivare			
Publikationens titel Kälviä-Kruunupyy-Kokkola-Pedersöre-Pietarsaari-Luoto joukkoliikenteen laatukäytävä Laatukäytävän potentiaali ja tavoitteet Kokkolan ja Pietarsaaren alueella (Kälviä-Kronoby-Karleby-Pedersöre-Jakobstad-Larsmo kvalitetskorridor för kollektivtrafik)					
Sammandrag <p>Arbetet kring kvalitetskorridoren utgick från den kvalitetskorridorutredning (Kurikka-Ilmajoki, Seinäjoki-Lappo) som tidigare gjorts inom behörighetsområdet för ELY-centralen i Södra Österbotten, strukturmodellarbetet i Karleby och Jakobstad och de utredningar om utvecklingszoner som tidigare gjorts i området. Under arbetet vidgades granskningssättet med uppskattningar av efterfrågepotentialen, det metodurval som efterfrågan ger upphov till och trafikidkarnas synpunkter på utvecklingen av kollektivtrafikmarknaden i området. Efterfrågepotentialen uppskattades i fråga om tätorterna och huvudrutterna i planeringsområdet (rv 8 och strandvägen/regionväg 749). För närvarande baserar sig trafiken i planeringsområdet nästan helt på skolskjutsar och snabbussar mellan städerna. Med tanke på daglig pendling finns fungerande kollektivtrafikservice endast mellan vissa tätorter, och man kan inte tala om något heltäckande kollektivtrafikutbud som skulle möjliggöra pendling inom pendlingsregionen.</p> <p>För att åstadkomma snabba pendlingsförbindelser och förbättra den infrastruktur som stödjer dessa föreslogs under utredningsarbetet att åtgärderna för att förbättra servicenivån på kollektivtrafiken koncentreras till en korridor som går i riktning med riksväg 8. Det föreslogs att åtgärder för att utöka efterfrågan, såsom mångsidigare biljetturval och klart bättre information, vidtas i hela planeringsområdet. Beroende på vilka åtgärder som prioriteras måste kommunerna i området och ELY-centralen satsa ytterligare tiotusentals, kanske hundratusentals euro årligen på kollektivtrafiken i områden för att uppnå utbuds- och efterfrågemålen. ELY-centralen i Södra Österbotten meddelade under projektet att man är beredd att satsa ytterligare, om kommunerna är med som jämbördiga partner och utvecklar trafiken i det egna området.</p>					
Nyckelord (enligt Allärs) Kälviä, Kronoby, Karleby, Pedersöre, Jakobstad, Larsmo, kollektivtrafik					
ISBN (tryckt)	ISBN (PDF) 978-952-314-073-8	ISSN-L 2242-2846	ISSN (tryckt)	ISSN (webbpublikation) 2242-2854	
www www.ely-centralen.fi/publikationer www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-314-073-8		Språk finska	Sidantal 60
Beställningar Publikationen kan bara fås som nätpublikation: www.ely-centralen.fi/publikationer, www.doria.fi					
Förläggningsort och datum Kuopio 2014			Tryckeri		

RAPORTTEJA 63 | 2014
KÄLVIÄ-KRUUNUPYY-KOKKOLA-PEDERSÖRE-PIETARSAARI-LUOTO
JOUKKOLIIKENTEEEN LAATUKÄYTÄVÄ
LAATUKÄYTÄVÄN POTENTIAALI JA TAVOITTEET KOKKOLAN JA
PIETARSAAREN ALUEELLA

Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-314-073-8 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-073-8

www.ely-keskus.fi/julkaisut | www.doria.fi/ely-keskus